

## DIARIO



## OFICIAL

## DEL MINISTERIO DE MARINA

Las disposiciones insertas en este DIARIO tienen carácter preceptivo.

Toda la correspondencia debe ser dirigida al Administrador del DIARIO OFICIAL DEL MINISTERIO DE MARINA

## SUMARIO

## Reales órdenes.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.—Dispone se publique el convenio celebrado con la Sociedad «Africa Occidental, Sociedad Anónima», para el servicio de comunicaciones marítimas interinsulares en los territorios españoles del Golfo de Guinea.

SECCION DEL PERSONAL.—Autoriza residencia al T. V. D. E. Rosón.—Concede prórroga de licencia al C. 1.º D. C. Tapia.—Dispone pase a situación de reserva el Cond. M. D. F. Ruiz.—Confiere destino a dos primeros maquinistas. Dispone pase a situación de reemplazo por enfermo un tercer ídem.—Dispone presten examen de suficiencia varios segundos ídem.—Baja por retiro de un celador de puerto de puerto de 1.ª clase.—Dispone sea dado de baja un Taquígrafo-mecanógrafo.—Sobre nombramiento de auxiliares de instrucción primaria.

SECCION DEL MATERIAL.—Concede certificados de especialista en artillería y tiro naval al personal que expresa. Aprueba inventario del tren de dragado «Titán».

INTENDENCIA GENERAL.—Aprueba instrucciones para la aplicación en Marina del Estatuto de Clases pasivas.

DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION.—Nombra Director de la Escuela de Náutica de Barcelona al Profesor D. R. Bullón.—Resuelve instancia de un Profesor de Escuela de Náutica y de dos Compañías de Navegación.

ASESORIA GENERAL.—Nombra Asesor de la Comandancia de Marina de Menorca al Letrado D. J. Gramunt.

ESTADO MAYOR CENTRAL.—Resuelve instancias del T. de N. D. J. Navarro y del T. Cor. de Inf.ª D. F. Adan.

## Anuncio de subasta.

## Rectificación.

## Seccion oficial

## REALES ORDENES

## PRESIDENCIA D L CONSEJO DE MINISTROS

Excmo. Sr.: Firmado el 16 de noviembre último el contrato celebrado con la Sociedad «Africa Occidental, Sociedad Anónima», para el servicio de comunicaciones marítimas interinsulares en los territorios españoles del Golfo de Guinea, de conformidad con lo dispuesto en la Real orden publicada en la «Gaceta de Madrid» con fecha 8 de marzo de 1926, se publica a continuación.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 4 de enero de 1927.—P. D. El director general, CONDE DE JORDANA.

Señor Gobernador general de los territorios españoles del Golfo de Guinea.

## COPIA QUE SE CITA

Contrata del Servicio de Comunicaciones marítimas interinsulares en los territorios españoles del Golfo de Guinea.

Entre el Estado, representado por el Excmo. Sr. Director general de Marruecos y Colonias y AFRICA OCCIDENTAL.

Copia de escritura de contrata del Servicio de Comunicaciones marítimas interinsulares del Golfo de Guinea.

Número 471.—En la villa y corte de Madrid, a 16 de noviembre de 1926.

Ante mí, Pedro Tobar, Notario por oposición, Abogado de los ilustres Colegios de Madrid, Doctor en Derecho,

Ciencias Sociales y Filosofía y Letras, con vecindad y residencia en esta villa y corte, Puerta del Sol, núm. 13.

## Comparecen.

El Excmo. Sr. D. Francisco Gómez Jordana y Souza, Conde de Jordana, Director general de Marruecos y Colonias. No exhibe cédula personal por comparecer con carácter oficial. Y de otra parte, D. Antonio Tayá y Raich, el cual declara ser mayor de edad, casado con doña Regina Morera y Más, del comercio y vecino de Barcelona, con domicilio en su calle del Comercio, número 7, torre. Se proveyó de cédula personal de la clase quinta, tarifa tercera, número 417.058 talonario, expedida en Barcelona el 30 de octubre de 1926.

## Concurren.

El primero, en representación del Estado español, y el señor Tayá en nombre y como Consejero de «Africa Occidental, S. A.», domiciliada en Madrid, y autorizado especialmente para este acto, según acredita con la certificación expedida por don Francisco Isarre y Bercós, Secretario de dicha Sociedad, con fecha 30 de octubre de 1926, que se une original a esta matriz para insertar en sus traslados.

Aseguran tener, y teniendo, a mi juicio, por notoriedad el primero, y en vista de la certificación antes indicada el segundo, la capacidad legal necesaria para otorgar esta escritura.

## Exponen.

Primero. Que ante la falta de proposiciones en el concurso habido el 34 de mayo de 1924, fué autorizado el Ministerio de Estado, por Real decreto de 30 de agosto de dicho año, publicado en la «Gaceta» de 4 de septiembre siguiente, para contratar por nuevo concurso y en las mismas condiciones que en dicha «Gaceta» se insertan, el servicio de comunicaciones marítimas interinsulares en los territorios españoles del Golfo de Guinea, concurso que, celebrado con las formalidades legales, no tuvo en definitiva otro resultado, después de algunas negociaciones con las diferentes entidades y particulares que a

él concurrieron o en él se interesaron, que la de quedar rescindida la adjudicación provisional hecha por Real orden de 5 de diciembre del mismo año 1924.

Segundo. Que nuevamente, y ante esa rescisión, por Real decreto de 29 de julio de 1925, se autorizó el Subsecretario encargado del despacho del Ministerio de Estado para que, sin las solemnidades de subasta o concurso, procediera al concierto directo de contratación del servicio en un plazo que terminaría el 22 de agosto de 1925, teniendo que someterse las proposiciones que se presentasen a las siguientes condiciones:

a) La duración del contrato será de un mínimo de diez años.

b) El servicio se realizará con dos barcos, indicando su nombre, sociedad clasificadora en que están inscritos y fecha en que pueden ser presentados para su reconocimiento en puerto español.

Su tonelaje mínimo será de 500 toneladas de arqueado total, con un mínimo de carga en bodegas de 150 toneladas y con una velocidad mínima en marcha de ocho millas.

Sus demás requisitos se ajustarán en todo lo posible a los señalados en el artículo 32 del pliego de condiciones.

c) Los itinerarios serán sobre la base de los que se especifican en la tabla inserta a continuación de este apartado, que representan un recorrido de 2.704 millas mensuales, ampliables, caso necesario, hasta 3.000 sin aumento de subvención, siendo las millas que se naveguen excediendo de esta última cifra abonadas a 18 pesetas mil.

*Cuadro de itinerario.*

	POR MES	
	Viajes.	Millas.
A los puertos del continente, por Concepción y San Carlos, con escalas en Annobón, San Thomé, Potgentil y Libreville.....	2	1.545
A San Carlos directo.....	1	54
A Concepción directo.....	1	80
A Duala y Victoria.....	1	125
A Lagos Forcados y Port Harcourt (Calabar).....	1	900
TOTALES.....	6	2.704

d) El contratista hará la bonificación de 40 por 100 sobre los pasajes y fletes oficiales, sujetándose también a las obligaciones impuestas en el artículo quinto del indicado Real decreto, publicado en la «Gaceta» de 4 de septiembre de 1924.

e) La subvención no excederá de 648.000 pesetas anuales, pagaderas por meses o dozavas partes en la Sección Colonial.

f) La adjudicación se hará provisionalmente hasta que, reconocidos los barcos, se otorgue la escritura contractual, debiendo, cumplido este requisito, zarpar aquellos para Santa Isabel en el más breve plazo posible, y desde cuyo momento se entenderá empieza el servicio y devengo de la subvención.

g) El adjudicatario provisional afianzará con el 2 por 100 de la subvención la presentación de los barcos en el plazo prometido.

h) Para la firma del contrato prestará el contratista una fianza equivalente al 10 por 100 de dicha subvención.

i) Los proponentes harán constar que conocen el Real decreto y pliego de condiciones anejo de 30 de agosto de 1924, publicados en la «Gaceta de Madrid» de 4 de septiembre siguiente, sobre cuyos extremos ha de versar el concierto de esta contratación.

Tercero. Consecuencia del Real decreto a que se refiere el número anterior fué una proposición de «Africa Occidental, S. A.», domiciliada en Madrid, que considerada como la más ventajosa previos los informes y asesoramientos técnicos y administrativos, a ella, por Real orden de 8 de marzo de 1926, se ha adjudicado provisionalmente el servicio hasta tanto se efectuara el examen y aceptación de los barcos ofrecidos y el otorgamiento de esta escritura.

Cuarto. «Africa Occidental, S. A.», y para el servicio objeto de esta contratación, se compromete a verificarlo con los vapores «Teresa Tayá» y «Príncipe de Asturias», cuyas características comprenden las exigidas en

el tan mencionado pliego de bases, inserto en la «Gaceta» de 4 de septiembre de 1924, y las insertas igualmente en la de 4 de agosto de 1925 y las que ya en un todo conoce la expresada Sociedad.

Quinto. Los repetidos barcos «Teresa Tayá» y «Príncipe de Asturias» pertenecen a «Africa Occidental, S. A.», por compra hecha a Hijos de José Tayá, sociedad en comandita, en escritura otorgada en Barcelona bajo el número 1.934, de fecha 25 de agosto de 1926, autorizada por el Notario don Fernando Escrivá y Blasco; un testimonio de la misma se une a esta matriz.

Sexto. Que del acta extendida con motivo del reconocimiento de los vapores «Teresa Tayá» y «Príncipe de Asturias» por la Dirección general de Navegación del Ministerio de Marina, Sección de Construcción y Registro en Barcelona con fecha 9 de octubre de 1926, comunicada al excelentísimo señor Director general de Marruecos y Colonias en 19 del mismo, resulta que dichos vapores reúnen buenas condiciones para el servicio a que se les destina.

Séptimo. Que según un resguardo expedido por la Caja general de Depósitos, su fecha 28 de octubre de 1926, número 272.099 de entrada y 109.140 de Registro, ha constituido la Compañía Africa Occidental la cantidad de 64.500 pesetas nominales en Deuda amortizable del 4 por 100 a disposición del excelentísimo señor Director general de Marruecos y Colonias para responder de este servicio como fianza definitiva. Asimismo depositó con el mismo fin otro resguardo de 300 pesetas en efectivo metálico, en poder del Tesorero de la Administración Central de Colonias, fecha 6 del corriente. Por testimonio se unen a esta matriz los documentos citados.

Octavo. Que la Compañía «Africa Occidental, S. A.», conocida en un todo las bases por que se ha de regir esta contratación, y conforme también con desempeñar su cometido prestando el servicio que es objeto de esta escritura y aceptado por el Estado español en la Real orden publicada en la «Gaceta» de 8 de marzo de 1926 solemnizan este documento público con arreglo a lo que se estipula en el articulado siguiente.

## CAPITULO PRIMERO

### Objeto del contrato.

#### Artículo 1.º

Es objeto del presente contrato la ejecución de los servicios de comunicaciones marítimas interinsulares en los territorios españoles del Golfo de Guinea determinados en la tabla aneja, y en relación con ellos los de carácter comercial, postal y auxiliares de la Marina de guerra y extraordinarios que en el mismo se determinan.

#### Artículo 2.º

La sociedad anónima «Africa Occidental, S. A.», se compromete a desempeñar todos los servicios con sujeción a las condiciones que se establecen.

#### Artículo 3.º

Durante la vigencia del contrato podrá el Gobierno español concertar las alteraciones que requiera el interés del Estado y las necesidades del tráfico marítimo o del servicio postal, aumentando o disminuyendo el número de expediciones, prolongando las contratadas hasta otros puertos y suprimiendo o estableciendo otros puntos de escala, previo acuerdo al efecto con la Sociedad contratista.

## CAPITULO II

### De la duración del contrato.

#### Artículo 4.º

El compromiso a que afecta el contrato regirá por un plazo de diez años, siendo revisable cada dos, y podrán variarse las condiciones o ser rescindido al cabo de cada período de dos años si así conviniera al Estado. Sin perjuicio de lo expuesto, el Gobierno podrá rescindirle en todo momento por causa de interés público.

Los diez años empezarán a contarse el mismo día de la salida del primer buque para Santa Isabel de Fernando Póo, y a este efecto la Autoridad de Marina del puerto de Barcelona librará y remitirá a la Dirección general de Marruecos y Colonias certificación acreditativa de tal extremo.

El plazo de diez años señalado para la duración del contrato podrá prorrogarse por períodos que no excede-



rán de dos años, bien a solicitud de la sociedad contratista, bien por propuesta que a ésta formule la Administración.

En uno u otro caso será menester la aceptación expresa de la parte a quien la propuesta de prórroga vaya dirigida.

El hecho de continuar la Sociedad prestando servicio una vez transcurridos los diez años, no podrá estimarse como tácita reconducción, y sólo dará derecho a percibir, con cargo a la subvención, la parte alícuota y proporcional por el tiempo que preste el servicio.

#### Artículo 5.º

Si durante la vigencia de este contrato «Africa Occidental, S. A.» se comprometiere a adquirir dos buques de nueva construcción para sustituir los que prestarán el servicio y siempre que los nuevos mejorasen éste, el Estado, en atención a ello, una vez que se comprueben las buenas condiciones de dichos buques, prolongará por diez años más los diez que se estipulan como duración del presente Convenio, prórroga igualmente revisable por períodos de dos años.

No se otorgará la prórroga de diez años de duración del contrato hasta que la Sociedad presente los justificantes de adquisición de los nuevos barcos, que deberán ser de construcción nacional, y no mayores de cinco años si fuesen adquiridos en el extranjero.

#### Artículo 6.º

Si durante el año en que haya de terminar el contrato la Administración no hubiera celebrado y adjudicado nuevo concurso, «Africa Occidental, S. A.» vendrá obligada a continuar durante un año más el servicio, en las mismas condiciones en que lo estuviere entonces verificando.

### CAPITULO III

#### De la subvención.

#### Artículo 7.º

La subvención que percibirá la Sociedad contratista por el desempeño del servicio será la de 648.000 pesetas anuales, pagaderas mensualmente por dozavas partes en la Tesorería de la Dirección general de Marruecos y Colonias, mediante la expedición del oportuno mandamiento de pago.

El pago de la primera mensualidad se verificará al mes exacto de la salida del primer buque de Barcelona, previo aviso de la llegada a Santa Isabel, que comunicará telegráficamente el Gobernador general.

El pago de las mensualidades consecutivas se hará sin ulterior requisito.

#### Artículo 8.º

«Africa Occidental, S. A.», acreditará documentalmente:

Primero. Ser compañía constituida con arreglo a las leyes españolas y domiciliada en España.

Segundo. Ser dueña de los buques «Teresa Tayá» y «Príncipe de Asturias».

Tercero. Que se hallan estos buques libres de todo gravamen.

Cuarto. Que están abanderados en España.

Quinto. Haber constituido la fianza definitiva del 10 por 100 de 648.000 pesetas, importe de la subvención, o sean 64.800, a disposición del señor Director de Marruecos y Colonias, como garantía del contrato.

Sexto. Las acciones serán al portador, intransferibles a extranjeros.

Séptimo. El Consejo de Administración estará formado exclusivamente por españoles.

Octavo. Los Directores o Gerentes serán españoles, y los Estatutos no autorizarán libros de actas reservados en cuanto se refiera a la explotación y contabilidad de los vapores objeto de este contrato.

### CAPITULO IV

#### De las obligaciones de la Sociedad contratista.

#### Artículo 9.º

Teniendo presente la obligación consignada en el apartado B) del artículo segundo del Real decreto de 29 de julio de 1925 («Gaceta» 4 de agosto), origen de la adjudicación objeto de este contrato, queda convenido que «Africa Occidental, S. A.», mandará a la Colonia para la prestación del servicio interinsular, al mes de firmada la es-

critura, el vapor «Teresa Tayá», quedando el «Príncipe de Asturias» en el puerto de Barcelona afecto a dicho servicio y en reserva, dispuesto para su inmediata salida en el caso de que las comunicaciones coloniales quedaran interrumpidas o se realizaran en forma deficiente por imposibilitarse para navegar el «Teresa Tayá» o no poder hacerlo en debida forma.

De los nueve a doce meses siguientes, a partir de la llegada a Santa Isabel y para completar el servicio, le Sociedad concesionaria deberá presentar un buque de 500 toneladas como mínimo y de características similares al vapor «Teresa Tayá», nacional, o, si es de procedencia extranjera, debidamente abanderado, no superior a diez años, con reconocimiento en puerto español y, en su día, por las Autoridades de Marina competentes. Caso de no presentarse en los términos fijados el buque de referencia, saldrá también el «Príncipe de Asturias» para completar el servicio, con reconocimiento en dique y limpieza de fondos dentro de los treinta días.

En caso de ser mandado a la Colonia el buque de reserva, para lo cual se da un mismo plazo de treinta días desde que se conozca la avería, por avería del que allí presta servicio, una vez reparada aquélla podrá el de reemplazo volver a la Metrópoli, salvo determinados acuerdos entre la Dirección de Marruecos y Colonias y la Sociedad concesionaria.

Aparte de lo anteriormente expuesto, dentro de los tres meses de haber llegado a la Colonia el vapor «Teresa Tayá» saldrá el «Manuel Arnús» u otro similar, con el principal objeto de renovar la tripulación de aquél.

Una vez complete el «Manuel Arnús» el primer viaje hará el segundo, dejando en la Colonia la primera tripulación y llevándose la segunda, deteniéndose en ambos viajes lo necesario en los distintos cargaderos del Continente para procurar sea un hecho la importación directa a España de la riqueza agrícola, especialmente la forestal.

Los viajes de referencia serán por cuenta de la Sociedad concesionaria, sin comprometer al Estado ni recibir subvención por este concepto.

#### Artículo 10.

Aparte de las obligaciones que se enumeran en los sucesivos capítulos y que constituyen el objeto y materia del contrato, la Sociedad concesionaria queda obligada a cuanto se determina en los artículos siguientes.

#### Artículo 11.

La Sociedad Anónima «Africa Occidental», con domicilio social en Madrid y delegación en Barcelona, se obliga a mantener una representación debidamente apoderada en la capital de la Colonia, con la que se entenderá la Administración en todos los momentos que ésta estime necesarios.

Asimismo estará en permanente contacto con la Dirección general de Marruecos y Colonias, teniendo al efecto en la corte persona autorizada para recibir los correspondientes comunicaciones oficiales, la cual deberá personarse ante la sección correspondiente a las cuarenta y ocho horas de entregada la comunicación, si así lo creyera conveniente la Dirección general.

Los representantes, agentes o consignatarios de los buques afectos a este contrato serán precisamente súbditos españoles establecidos en los puertos extranjeros de ruta y sólo a falta absoluta de ellos o del personal idóneo para el caso podrá otorgar la Sociedad la referida consignación a súbditos de otras naciones.

#### Artículo 12.

Durante la vigencia del contrato, la Sociedad concesionaria no podrá vender ninguno de los buques afectos al servicio sin que previamente los sustituya con otro u otros de parecidas o similares condiciones y que merezcan la aprobación de la Administración.

Si la Sociedad contratista tuviera que hipotecar los barcos será preciso que en la escritura correspondiente se establezca la preferencia de la Administración sobre el acreedor hipotecario. A este efecto se considerarán aquéllos hipotecados a favor de la Administración durante el propio lapso de tiempo, haciéndose constar esta hipoteca y la enunciada prohibición explícitamente en la escritura, y una y otra habrán de inscribirse en el Registro Mercantil, y de ambas se tomará nota en la respectiva Comandancia de Marina de la Península y en la de Santa Isabel.

La hipoteca antedicha no devengará interés ni durante su vigencia ni al cancelarse. No se cancelará la hipoteca ni se devolverá la fianza definitiva que debe consignar la Sociedad contratista, hasta la terminación y liquidación del contrato con el Estado.

#### Artículo 13.

La Sociedad Anónima «Africa Occidental» no podrá ceder ni traspasar los servicios objeto del presente contrato sin la previa autorización del Gobierno.

#### Artículo 14.

Mientras estén los vapores en reparación o en viaje para electuarla, o inmovilizados por alguna avería de fuerza mayor, culpa o negligencia, se considerará que están afectos al servicio, sin descuento alguno de la subvención durante el plazo de cuatro meses; pero si dicha situación se prolongara por más tiempo, se reducirá la subvención en una cantidad proporcional al tonelaje no puesto en servicio, sin que esta situación extraordinaria pueda prolongarse por más de cuatro meses sobre los cuatro citados.

Mientras dure la reparación anterior se prestará el servicio íntegro de la Colonia con un solo buque (cuando, a partir de los nueve o los doce primeros meses, se realice ese servicio con los dos barcos), y los itinerarios que en la indicada situación hayan de llevarse a cabo los determinará el Gobernador general de acuerdo con la Sociedad contratista o su representante, abonándosele en el ínterin el completo de la subvención. Si dicha reparación fuese de tal importancia que excediera de ocho meses, se atenderá la Sociedad a lo establecido sobre el particular en el capítulo séptimo de este contrato, procediéndose a su rescisión o a la sustitución del buque.

Todas las deducciones que pudiera haber, después de conocidas, juzgadas y firmes, serán deducidas al verificarse el pago correspondiente al siguiente mes.

#### Artículo 15.

Si alguno de los buques afectos al contrato se inutilizara o perdiera, la Sociedad contratista se obliga a sustituirle por otro, cuyas condiciones serán similares, no pudiendo exceder de seis meses el plazo para la sustitución. Mientras no se haga esta, el servicio se prestará íntegramente por un solo buque, modificándose los itinerarios por el Gobernador general, de acuerdo con la Sociedad concesionaria, de forma que haga factible tal servicio. Durante el indicado plazo se satisfará totalmente la subvención, y si transcurridos los seis meses la sustitución no hubiera sido hecha, se reducirá aquella en proporción al tonelaje no puesto en servicio, situación que no podrá perdurar más que otros seis meses.

#### Artículo 16.

Será de cuenta de la Sociedad contratista el abono de los sueldos, salarios y manutención de todas las personas que se hallen empleadas a bordo, y el de todos los gastos de combustible y aguada necesarios para consumo de las máquinas, y, en general, cuantos se relacionan con el cumplimiento del servicio.

#### Artículo 17.

La Sociedad contratista satisfará cuantos gastos hubieren con motivo del otorgamiento de esta escritura pública, los de primera copia y copias para la Administración del Estado e inscripción en el Registro, pago de Timbre y Derechos reales y cuantos impuestos y tributos correspondan.

### CAPITULO V

#### De los servicios contratados.

##### SECCION PRIMERA

##### Itinerarios.

#### Artículo 18.

A la llegada de cada buque a Santa Isabel de Fernando Póo en su viaje de la Península, la representación de la Sociedad concesionaria en dicha capital se pondrá a las órdenes de Gobernador general para iniciar el servicio interinsular (previa una inspección circunscrita a los desperfectos o averías que los barcos hubieran podido sufrir durante el viaje), y con arreglo a los itinerarios y tarifas que se establezcan, siquiera sean por el momento con carácter provisional.

#### Artículo 19.

Sobre la base de los itinerarios consignados en la ta-

bla aneja a este contrato, serán fijados sus detalles entre el Gobernador general y el representante de la Sociedad contratista en Santa Isabel, pudiendo, de acuerdo con dicha autoridad, suprimirse los que se estimen innecesarios a puertos extranjeros.

El recorrido mensual de los buques no podrá exceder de 3.000 millas.

Sin embargo, siempre que se considerase necesario o conveniente, será dicho recorrido mensual susceptible de ampliación, debiendo en este caso la Administración abonar a la Sociedad el exceso de viaje, a razón de 18 pesetas por milla.

La liquidación de excesos será por períodos de treinta días, a contar desde la llegada del barco, bastando para la citada liquidación un certificado del Capitán o, en su defecto, del Jefe de Navegación, con copia del cuaderno de bitácora y el visado de la Autoridad de Marina. Su pago se hará por la Dirección general de Marruecos y Colonias al siguiente mes de haberse producido la ampliación.

#### Artículo 20.

Estando sujetos los itinerarios a la línea de la Metrópoli, si ésta variase las fechas de la llegada y salida de los puertos de la Colonia se variarán los itinerarios de los vapores interinsulares con arreglo a la misma.

#### Artículo 21.

En caso de que la Administración lo crea oportuno, y con arreglo a los itinerarios que la misma fije, el contratista queda obligado a efectuar, por lo menos, cuatro viajes directos a Canarias, en combinación con las comunicaciones entre éstas y la Metrópoli; a cambio de este servicio, la Administración satisfará una subvención por milla del recorrido, que no será mayor que la que percibe la Compañía Trasatlántica con arreglo a la ley de Comunicaciones marítimas de 1919.

Estos viajes no podrán efectuarse en perjuicio de los itinerarios a que se refiere el presente capítulo.

#### Artículo 22.

Los Capitanes de los vapores cumplimentarán en todo caso y momento lo prevenido en las disposiciones de la Metrópoli relativas a las Ordenanzas de Marina y Código de Comercio; no podrán en ningún caso alterar los itinerarios señalados para sus viajes, a no ser que a ellos les oblige causas debidamente justificadas de fuerza mayor, y será responsable el Capitán y subsidiariamente el contratista de los perjuicios que su contravención ocasionaren.

#### Artículo 23.

Los buques afectos a este contrato no quedará cada uno adscrito a una línea determinada, sino al conjunto de las detalladas en los itinerarios marcados.

#### Artículo 24.

La existencia de epidemias, huelgas, motines y similares en los puertos del itinerario, no relevará en nada la obligación de la Sociedad de llevar a efecto los servicios con toda la regularidad que permitan las circunstancias.

Igualmente podrá variarse el puerto de salida o el de llegada, si la epidemia, huelga o motín estuviera circunscrita a uno o más puertos y los hubiera libres de tales contingencias.

Los cambios de rutas o destino deberán resolverse por el Gobernador general de acuerdo con la representación de la Sociedad.

Si este acuerdo no tuviese lugar, resolverá en última instancia la Dirección general de Marruecos y Colonias, oídas ambas partes.

#### Artículo 25.

La Sociedad concesionaria se obliga a tomar a bordo, para usuario en las playas y ensenadas del itinerario en que por falta de muelle adecuado deba fondear a distancia, un bote a motor para embarque o desembarque de pasajeros, correo y remolque de barcasas y balleneras para la carga, siendo de cuenta de aquella, y por tanto gratuito, el embarque y desembarque del correo.

##### SECCION SEGUNDA

#### De los servicios comerciales.

#### Artículo 26.

La Sociedad contratista podrá efectuar en sus buques toda clase de transportes de pasajeros, ganados y mercancías de lícito comercio y hacer todas las operaciones comerciales propias de las comunicaciones marítimas regulares, subordinándose a las prescripciones de este contrato, siendo sus productos de su propiedad exclusiva.



Deberá, no obstante, atemperarse a las disposiciones que se determinan en la ley de Protección a las industrias y comunicaciones marítimas de 14 de junio de 1909 y en los Reglamentos para su aplicación y Real decreto-ley de 21 de agosto de 1924 y su Reglamento, cuando se refieran a transportes combinados y demás que tiendan al desarrollo de las comunicaciones en general.

#### Artículo 27.

La Sociedad concesionaria se compromete a establecer tarifas de fletes y pasajes, incluyendo en éstas la manutención, tarifas que se acordarán en Junta presidida por el Gobernador general y a la que asistan representaciones de la Sociedad, Consejo de Vecinos de Santa Isabel y comerciantes y agricultores, tanto de la isla de Fernando Póo como de los distritos de Bata y Elobey, cuyas tarifas, una vez convenidas, se someterán a conocimiento y aprobación de la Dirección de Marruecos y Colonias, comenzando a regir, desde luego, con carácter provisional.

#### Artículo 28.

Los pasajes y fletes oficiales serán bonificados en un 40 por 100 sobre los pasajes y fletes ordinarios que se acuerden.

Las tarifas de fletes y pasajeros para o desde la isla de Annobón, serán objeto de un acuerdo especial que tienda siempre a favorecer sus relaciones comerciales con los demás puntos de la Colonia o extranjeros vecinos.

Las tarifas de fletes y pasajes se revisarán anualmente.

Por la Sociedad se conducirá de bordo a tierra, o viceversa, el equipaje y utensilios del pasaje oficial sin retribución alguna, y el de los particulares, conforme a la tarifa que se establezca al efecto, de acuerdo con el Gobernador general para cada puerto.

#### Artículo 29.

A bordo de los buques subvencionados estarán expuestos, en puntos visibles, varios ejemplares del Reglamento interior de los mismos, aprobados y con el visto bueno del Gobernador general, comprensivos de los derechos y deberes de los pasajeros, y a la disposición de éstos habrá un libro de reclamaciones para recibir en él las quejas referentes al servicio con relación al expresado Reglamento. Este libro se abrirá, sellará y foliará por la Comandancia de Marina de Santa Isabel, la cual, de las quejas, periódicamente elevará copia a la Superioridad.

#### Artículo 30.

La Sociedad contratista transportará gratuitamente de bordo a bordo los productos u objetos nacionales destinados a los Museos comerciales españoles o Exposiciones nacionales iniciadas en el extranjero por entidades oficiales con aprobación o concurso del Gobierno.

El transporte gratuito deberá ser pedido por el Gobierno un mes antes de la salida del buque del puerto de embarque de la mercancía, y no excederá de 20 metros cúbicos o de 20 toneladas por viaje.

### SECCION TERCERA

#### *De los servicios ordinarios del Estado y de la correspondencia.*

#### Artículo 31.

La Sociedad Anónima «Africa Occidental» se obliga a realizar gratuitamente la recepción, transporte desde las oficinas de Correos a bordo y viceversa, conducción en los buques afectos a las líneas subvencionadas, y entrega de la correspondencia de oficio, pública, paquetes postales y, en general, todos los objetos que en la actualidad y en lo sucesivo se admitan en circulación por el correo, siempre que los mismos vayan en sacas cerradas y selladas por las respectivas Administraciones oficiales de Correos.

El primer oficial del barco será el encargado de recibir y entregar dichas sacas y de cuidar de su custodia durante el transporte, encerrándolas en departamentos independientes, firmando cuantos documentos sean necesarios.

Los buques objeto de este contrato usarán, como vapores correos del Estado, bandera nacional, según marca el artículo segundo, título primero del Tratado cuarto de las Ordenanzas de la Armada, y sus dotaciones, esto es, sus Capitanes, Pilotos, Maquinistas y Oficiales, deberán vestir en todos los actos del servicio el uniforme que se adopte en armonía con las condiciones del clima, siendo el uniforme de la marinería análogo a los que visten las tripulaciones de las demás Compañías nacionales.

#### Artículo 32.

Independientemente de lo dispuesto en el artículo anterior, los paquetes postales se cobrarán a precios similares de recorrido análogo entre los puertos europeos, con arreglo a la tarifa establecida en el capítulo primero, artículo cuarto del Convenio Postal Universal de Estocolmo.

#### Artículo 33.

Una vez llegado el vapor aéreo directo subvencionado de la Península a Santa Isabel, el Gobernador general tiene la facultad de retrasar solamente por veinticuatro horas la salida del buque.

#### Artículo 34.

Queda completamente prohibido en los buques subvencionados el transporte de otra clase de correspondencia que no sea la procedente o autorizada de las Administraciones de Correos.

En los buques habrá buzón para que los viajeros depositen correspondencia ordinaria, cuidando el primer Oficial de recogerla para su entrega en la primera oficina de Correos.

El primer Oficial irá provisto de sellos de franqueo para expedirlos a los remitentes en viaje.

Las infracciones se castigarán con arreglo a las leyes vigentes.

#### Artículo 35.

En caso de averías sufridas en alta mar, que permitan al barco llegar de arribada a puerto, o de accidente que le impida continuar la ruta, entregará el primer Oficial, mediante acta consiguiente, las sacas de correos en la Administración del lugar, para su debida custodia y reexpedición por otro buque.

#### Artículo 36.

Si por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, coincidiera la salida de los dos buques en igual hora y día para el mismo destino, podrá la Sociedad diferir la salida de uno de ellos para el día siguiente en beneficio del servicio, y si también hubiera salido para el mismo punto, suprimir la expedición duplicada, sin responsabilidad.

No obstante, por la Administración de Correos se llevará cuenta en tales casos, si se presentaran, y en justa reciprocidad, si el Estado necesitara algún servicio extraordinario en igual línea, la Sociedad contratista estará obligada a efectuarlo sin aumento de subvención ni retribución de ninguna clase, excepción hecha de los gastos extraordinarios, si los hubiera, por la índole del servicio.

#### Artículo 37.

El Gobierno, avisando a la Sociedad concesionaria con diez días de anticipación podrá disponer de la cuarta parte de las plazas destinadas a bordo de los buques para pasajeros y hasta la tercera parte avisando con antelación de quince días, con el fin de transportar en el curso de los viajes de las líneas comprendidas en la tabla de servicios a los individuos activos y licenciados del Ejército y de la Armada; a los comisionados que designe la Presidencia del Consejo de Ministros para su representación o participación en los Museos comerciales o Exposiciones nacionales en España y en el extranjero, iniciadas públicamente por entidades oficiales con aprobación o concurso del Gobierno; a los licenciados de establecimientos penales y a los individuos que a ellos sean conducidos; a las Hermanas de la Caridad y a los Misioneros que ese dirijan de uno a otro territorio español; a los expulsados de la Colonia; a los naufragos; a los pobres que se hallen al amparo de la Autoridad, y, finalmente, a las viudas, huérfanos y madres; viudas de los Jefes del Ejército y de la Armada, de los funcionarios públicos que quedan expresados y de los individuos de la Guardia civil que se hallen en el mismo caso.

#### Artículo 38.

Los precios de transporte para todos los pasajes de las personas mencionadas en el artículo anterior se rebajarán en las expediciones regulares de los buques en un 40 por 100 de las tarifas generales de la Sociedad concesionaria en los servicios directos.

Para las expediciones especiales o extraordinarias regirán también precios oficiales o concertados entre el Gobierno y la Sociedad en cada caso.

La Compañía «Africa Occidental» cede a favor de las viudas y huérfanos de los funcionarios fallecidos en la Colonia el importe de los pasajes a que tiene derecho, una vez deducidas las bonificaciones consiguientes en favor

del Estado, y éste se compromete a abonar directamente a los interesados beneficiarios el importe de dichos pasajes cedidos por la Compañía.

#### Artículo 39.

El Gobierno se obliga a transportar a todas las personas de las clases mencionadas en los artículos anteriores por los buques de la Sociedad contratista, siempre que con arreglo a las disposiciones vigentes en la materia hayan de abonarles o anticiparles pasajes por cuenta del Estado.

De esta obligación quedará exento el Gobierno en casos de urgencia extraordinaria, en que la Sociedad no pudiere habilitar con la perentoriedad que se le exija el número de plazas o barcos que se necesiten para el transporte oficial.

No se entenderá infringida esta obligación por el hecho de que el Gobierno, utilizando barcos de guerra, conduzca armamentos y pertrechos militares, y aun tropas, si el interés del Estado lo hiciese necesario.

#### Artículo 40.

La Sociedad Anónima «Africa Occidental» se obliga a admitir a bordo de sus buques, recibiendo orden con cinco días de anticipación, hasta la décima parte del tonelaje disponible en cada buque para cargas de armas, pertrechos y toda clase de material o servicio del Estado; pero en el embarque de municiones de guerra la Sociedad podrá exigir que la conducción y envase se efectúe en la forma y prescripciones necesarias para evitar explosiones y siniestros, y compatibles con lo que preceptúan los Reglamentos de puertos y emigración.

Rebajará un 30 por 100 en los fletes de estos efectos del precio marcado en las tarifas adoptadas para el público. Si en el transcurso del transporte o carga de municiones, explosivos o pertrechos de guerra hubiese un accidente, pagará el Gobierno el arreglo de la avería que se hubiese ocasionado y el daño a tercero si le hubiere, así como el valor del buque en caso de su pérdida, si las Compañías de Seguros no cubrieran esta clase de siniestros, y siempre que no exista imprudencia por parte de la tripulación.

#### Artículo 41.

El Gobierno se obliga a transportar en los buques de la Sociedad todo el material del Estado que se expida para los puertos servidos por las líneas comprendidas en la tabla de servicios, salvo las limitaciones establecidas para el pasaje en el artículo anterior.

Los indígenas o braceros contratados directa o indirectamente por el Estado, embarcarán también en los buques de la Compañía concesionaria en los viajes entre las islas y el Continente.

#### Artículo 42.

Los dos buques objeto del contrato estarán sometidos a la vigilancia del Gobernador general, con el fin de realizar los servicios que se marcan en el mismo.

Además será obligación de la Sociedad contratista efectuar con las embarcaciones menores de los buques, en aquellos puntos en que los particulares carezcan de ella, todas las operaciones de carga, descarga, servicio de pasaje y demás que suponga comunicación entre tierra y el buque, con arreglo a la tarifa de lanchaje, que se redactará de común acuerdo por el Gobernador general y la representación de la Sociedad.

Cualquier desacuerdo que hubiese entre las Autoridades de la Colonia y la Sociedad concesionaria será resuelto por la Dirección general de Marruecos y Colonias, y mientras se tramita el recurso consiguiente, continuará el servicio por la referida entidad, sin efectuar variación alguna en el mismo.

#### Artículo 43.

Por el personal de a bordo se cuidará de la buena colocación y estiba de la carga que conduzca, tanto oficial como particular, la que se deberá entregar en buenas condiciones en los puntos de su destino, siendo de cuenta de la Sociedad el pago de deterioros o pérdidas que ocurran, excepto en los casos de fuerza mayor, en los que no haya incurrido en responsabilidad el personal del buque.

Las pérdidas de efectos de carga y equipaje de los pasajeros, tanto oficiales como particulares, serán indemnizadas por la Sociedad con arreglo a lo establecido en las leyes vigentes, siempre que dichas pérdidas procedan de descuido o inexperiencia de los empleados de la Empresa.

Se considerarán como formando parte de este contrato los conocimientos de embarque de la Sociedad con-

sionaria, cuyo articulado debe estimarse válido en cuanto no se oponga expresamente alguna cláusula de aquél.

#### Artículo 44.

La Sociedad concesionaria estará libre de todo impuesto o arbitrio de carácter local que exista en la Colonia no creado por ley, sea por razón del tráfico, sea por otro concepto.

No será obligatorio asimismo el practicaje, siendo por cuenta de la Sociedad Anónima «Africa Occidental» los riesgos y accidentes que ocurran a defecto del mismo.

Los barcos de la Sociedad tendrán preferencia, por la índole del servicio, en toda clase de atraques, amarrajes y practicajes cuando solicite estos últimos.

#### SECCION CUARTA

#### *De los servicios extraordinarios de guerra y auxiliares de la Marina militar.*

#### Artículo 45.

Los buques de la Sociedad contratista quedan obligados a prestar al Estado los servicios extraordinarios auxiliares de la Marina militar que éste requiera y sean adecuados a la clasificación que el Ministerio de Marina haya hecho de dichos buques, ajustándose a las prescripciones de los artículos siguientes.

#### Artículo 46.

En caso de guerra nacional marítima u hostilidades en alguno de los mares o puertos visitados por los buques de la Sociedad contratista en las líneas comprendidas en la tabla de servicios, el Gobierno será responsable de las eventualidades que pudieran resultar de dicha guerra, a no ser que haya dejado a aquélla en libertad de suspender el servicio o de no tocar en los puertos donde hubiese hostilidades.

#### Artículo 47.

En el caso de quedar suspendido el servicio por las causas anteriormente indicadas, el tiempo que transcurra hasta que se reanude no se computará a los efectos de la duración del contrato, percibiendo, no obstante, íntegra la subvención correspondiente, siempre que los barcos no realicen servicios ajenos a este contrato y se hallen dispuestos para toda eventualidad que el Gobierno pueda necesitar.

#### Artículo 48.

Si la Administración se incautare de los barcos durante la suspensión del servicio a que se refiere el artículo 47, a la incautación procederá un avalúo de los barcos y sus pertrechos, que realizará una Comisión compuesta por dos personas elegidas por el Gobierno y otras dos por la Sociedad concesionaria.

Para la práctica de la valoración de los buques y efectos de los mismos se tendrán a la vista los datos con la documentación que presente la Sociedad.

Caso de que la Sociedad no presente esta auténtica documentación se entenderá que hace dejación de sus derechos, y la Comisión hará la valoración por sí o por persona que designe al efecto.

Estos comisionados, por mayoría de votos, designarán una quinta persona, en quien recaerá la presidencia, y en el caso de que empate en la designación, decidirá el empate el sorteo de los dos candidatos.

Esta misma Comisión será la que determine la indemnización a que dé lugar la minoración del valor de los buques que por consecuencia de la incautación se haya producido, al ser devueltos una vez terminadas las circunstancias que dieron lugar a posesionarse de los mismos.

#### Artículo 49.

Tanto en los casos de guerra como en cualquiera otro, el Estado podrá fletar los buques de la Sociedad, abonando el fletamiento según la misma tarifa de la requisa.

#### Artículo 50.

Cuando el Gobierno, en virtud del artículo anterior, fletase un buque de la Sociedad, no estará la misma obligada a hacer el número de viajes estipulados en tanto dure el fletamiento. En este caso, el Gobernador general fijará las alteraciones que hayan de hacerse en el número de los viajes del otro buque. Esto mismo tendrá lugar cuando por causa de guerra o circunstancias especiales el Estado se hubiese incautado de los elementos del servicio y al terminar la mencionadas circunstancias devolviese inútil alguno de dichos elementos y que fuesen esenciales para la navegación.

Si por las circunstancias a que se refiere el párrafo an-



terior el buque o buques se inutilizasen total o parcialmente, percibirá la Sociedad como indemnización la cantidad a que diere lugar su menor valor, o la en que fueron valorados por la Comisión anteriormente citada (sin perjuicio de su obligación de sustituir el elemento o elementos en la forma prevista en el artículo 15), pero no estará obligada a sustituir buque o elemento inutilizado antes de treinta días de verificado el pago íntegro por el Estado.

#### Artículo 51.

Si la Administración tomara posesión de los barcos, quedará relevada la Sociedad de todas las indemnizaciones que pudieran caberle respecto del personal de sus buques inutilizado o muerto por tales circunstancias de guerra, responsabilidades que serán asumidas por la Administración.

#### Artículo 52.

Al terminar la guerra, el Presidente del Gobierno, oyendo al Consejo de Estado, podrá relevar a la Sociedad del cumplimiento del contrato si los acontecimientos de aquella hubiesen colocado a ésta en la imposibilidad de continuar el servicio, si así la Sociedad lo hiciera constar.

### CAPITULO VI

#### *Del cumplimiento e inspección del contrato.*

#### Artículo 53.

La inspección del Gobierno sobre los servicios se ejecutará por el Gobernador general de los territorios españoles del Golfo de Guinea.

#### Artículo 54.

Los buques deberán ser reconocidos cada dos años, a cuyo efecto se dirigirán a los astilleros o talleres de reparación nacional, donde una vez sufridas las reparaciones, si hubiera lugar, y la carena necesaria, serán inspeccionados por las Autoridades técnicas correspondientes del puerto de la Península donde se verifiquen los trabajos, cuya única recepción será la válida, sin otras revisiones posteriores.

Los gastos que esto ocasionen serán de cuenta de la Sociedad concesionaria.

Las reparaciones citadas deberán hacerse alternando con los buques en forma de que no quede paralizado el servicio, y durante este período se abonará sólo la subvención correspondiente al servicio que se preste, o sea deduciéndose el 50 por 100 de la subvención mensual; pero se abonará el recorrido que deba efectuar el buque al puerto nacional de la Metrópoli donde haya de verificarse la carena a 18 pesetas por milla de recorrido, como asimismo en el viaje de vuelta.

Para los viajes de la carena, comprendido el tiempo de la reparación, recepción, etc., desde que deje el buque Santa Isabel de Fernando Póo o cualquier punto de la Colonia hasta su regreso a dicha capital de Santa Isabel, una vez cumplidos los requisitos de carena, recepción, etc., en el puerto de la Península, se concede a la Sociedad contratista un máximo de tiempo de seis meses.

#### Artículo 55.

El Gobernador general o funcionario delegado del mismo inspeccionará constantemente que lleven los buques aparatos contra incendios, botiquín, botes salvavidas y todo lo demás que constituya la adecuada habilitación para la seguridad de los servicios a que los vapores están afectos.

### CAPITULO VII

#### *De las sanciones penales.*

#### Artículo 56.

Si la Sociedad contratista, sin causa justificada, dejara de hacer desde el puerto de salida alguna de las expediciones a que viene obligada según la tabla de servicios, salvo las determinadas en el artículo 37, incurrirá en una multa equivalente al importe de lo que debía percibir como subvención si hubiera realizado el viaje.

#### Artículo 57.

Siempre que las circunstancias no lo impidan, a juicio del Gobernador general, no se retrasará por la Sociedad contratista la hora de salida de los buques del puerto de partida de la fijada en la tabla de servicios, salvo fuerza mayor.

Si por culpa de la Sociedad se incurriese en el retraso previsto en el párrafo anterior, quedará a juicio de la Autoridad citada, atendidas las circunstancias de lugar y tiempo en cada caso, el imponer multas desde cien a quinientas pesetas, cuya cuantía se regulará por las

citadas circunstancias, y la reiteración de la falta, en el supuesto de que esta última concurriese.

#### Artículo 58.

Si alguno de los Capitanes emprendiera viaje sin recoger antes la correspondencia del puerto de salida de la Administración de Correos respectiva, se entenderá, para los efectos de este contrato, por no verificado el viaje, pagando como multa el duplo de lo que corresponda cobrar en proporción al recorrido, salvo en caso de fuerza mayor o imposibilidad material debidamente justificada.

#### Artículo 59.

Si el plazo de ocho meses a que se refiere el párrafo primero del artículo 15 se prolongase por más tiempo, deberá la Sociedad contratista sustituir el buque objeto de la reparación por otro de análogas condiciones, y de no efectuarlo, incurrirá en las responsabilidades siguientes:

a) Multa de 5.000 pesetas si el plazo llegara a dos meses.

b) Multa de 10.000 pesetas si llegase a cuatro meses, independientemente de la sanción impuesta en el caso segundo del artículo 64.

#### Artículo 60.

Las multas se impondrán por el Gobernador general, y serán firmes siempre que la Sociedad concesionaria no hubiese recurrido de las mismas ante la Dirección general de Marruecos y Colonias en el término de dos meses, a partir de la fecha en que fueron impuestas.

Se liquidarán y se harán efectivas las referidas sanciones por la Dirección general de Marruecos y Colonias al abonarse a la Sociedad contratista la mensualidad correspondiente de la subvención.

Si las multas importasen mayor suma que la dozava parte de la subvención, aquéllas se harán efectivas sobre la fianza, quedando obligada la Sociedad a reponer el importe de ésta.

#### Artículo 61.

Las multas expresadas en los artículos anteriores se entenderán sin perjuicio de las responsabilidades a que hubiere lugar en derecho, y sólo dejarán de ser exigibles en los casos de fuerza mayor debidamente justificados.

### CAPITULO VIII

#### *Casos de rescisión y sus efectos.*

#### Artículo 62.

Además de la rescisión prevista en el párrafo primero del artículo cuarto, podrían ser causa para que se decretase por la Administración:

Primero. No realizar el servicio, circunstancia debidamente comprobada en expediente administrativo.

Segundo. Si la sustitución a que hace referencia el artículo 61 se retrasara más de un año, a contar de la fecha en que el buque entrara en dique para ser reparado. También será caso de rescisión el incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo primero del artículo 15, salvo convenio contrario en su tiempo oportuno.

Tercero. La interrupción del servicio por causas no justificadas imputables a la Sociedad contratista, distintas de las afluencias en el número anterior y que determinen una paralización de duración superior a treinta días.

Cuarto. La falta de reposición de la fianza, quedando la Sociedad responsable de los daños y perjuicios que su falta irroge a la Hacienda en todo lo que éstos superen a los restos de la fianza.

Quinto. En caso de quiebra o suspensión legal de pagos de la Sociedad contratista.

En todos estos casos será previamente oída la Sociedad concesionaria.

#### Artículo 63.

La indemnización a que tendrá derecho la Sociedad concesionaria en el caso de la rescisión del contrato a que se refiere el párrafo primero del artículo cuarto, se regulará por la siguiente escala:

Si esta rescisión tuviese lugar durante el primer bienio, la indemnización será igual al importe de una anualidad de subvención, siendo a costa del Gobierno el traslado de los buques al puerto de la Península, distribuyéndose dicha indemnización en un 20 por 100 por cada uno de los bienios en cuyo transcurso tuviere lugar la rescisión.

Por consiguiente, la indemnización será de un 80 por 100 de la subvención, si la rescisión tiene lugar durante el segundo bienio; de un 60 por 100 durante el tercero,

de un 40 por 100 durante el cuarto y de un 20 por 100 durante el quinto.

#### Artículo 64.

Podrá revisarse este contrato, a petición de la Sociedad concesionaria, en el caso de que el costo de avituallamiento, pertrechos, elementos indispensables para la navegación, sueldos o jornales de la tripulación, sufrieran un aumento superior en un 25 por 100 al tipo actual de coste de unos y otros.

#### Artículo 65.

La Dirección general de Marruecos y Colonias podrá contratar libremente con cualquier Empresa todas las ampliaciones que estime oportunas en las comunicaciones interinsulares de la Guinea española, no comprendidas en el presente contrato, pero en la contratación de estos servicios se concederá a «Africa Occidental» pleno derecho de tanteo.

#### Artículo 66.

Producido cualquiera de los casos de rescisión enumerados en el artículo 62, entenderá de ellos la Dirección general de Marruecos y Colonias en donde se tramitará y resolverá el oportuno expediente, reservándose la Sociedad contratista los recursos que autoriza la ley.

Durante la tramitación del expediente de referencia y con el fin de que el servicio no se interrumpa, podrá el Gobierno incautarse de uno o de los dos buques de la Sociedad concesionaria en las condiciones previstas para la incautación de los mismos en tiempo de guerra.

#### Disposiciones finales.

Primera. Cualquiera disparidad entre el Gobierno general de la Colonia y el representante de la Sociedad concesionaria será resuelta por la Dirección general de Marruecos y Colonias, oída dicha Sociedad; y ninguna disposición será firme hasta la total resolución del expediente que con dicho motivo se incoe.

Segunda. Queda obligada la Sociedad a someterse en la decisión de todas las cuestiones con la Administración que puedan surgir de su contrato, a las Autoridades y Tribunales administrativos, con arreglo a la legislación vigente, al fuero de su domicilio.

Tercera. Regirán como supletorias y complementarias de las condiciones del presente contrato las disposiciones del Código Civil y del de Comercio y los preceptos genéricos sobre contratación de obras y servicios públicos.

Cuarta. La Sociedad concesionaria hace constar haberse cumplido en la escritura de constitución de la misma con lo previsto sobre incompatibilidades por el Real decreto de 12 de octubre de 1923, lo que acredita con la certificación que se une a esta matriz para insertar en sus copias.

#### Otorgamiento.

Los dos señores comparecientes a presencia de los testigos don Domingo de las Bárcenas y López Mollinedo y don Emiliano Muñoz y Rodríguez, que declaran ser mayores de edad, de esta vecindad y sin excepción legal para serlo; leída íntegramente por mí el Notario esta escritura después de advertidos todos del derecho que tienen a leerla por sí, a que renuncian, prestan su consentimiento y firman con ellos.

#### Autorización.

De conocer a los señores otorgantes y de todo lo contenido en este instrumento público, extendido en 19 folios de papel timbrado común, clase sexta, serie A, número 126.376 al 379, todos del mismo millar inclusive y correlativos; 126.351; 126.381 al 383 del mismo millar inclusive y correlativos; 126.385 al 394, todos del mismo millar, también inclusive y correlativos, y este 126.352, yo el Notario doy fe.

El conde de Jordana.—Antonio Tayá.—Domingo de las Bárcenas.—Emiliano Muñoz.—Rubricados.—Signado.—Pedro Tobar.—Rubricado.

#### Certificación.

El abajo suscrito, don Francisco Isarre y Bescós, Abogado de este Ilustre Colegio, Consejero Secretario de «Africa Occidental, S. A.», certifico:

Que entre las actas de dicha Sociedad figura una que, copiada a la letra, dice así:

«En Barcelona, a veintinueve de octubre de mil novecientos veintiséis: reunidos los señores expresados al margen, acuerdan:

Autorizar al Consejero don Antonio Tayá Raich para la discusión, examen y firma de la escritura de los servicios, interinsulares de correo, concedidos a «Africa Oc-

cidental, S. A.», con la Dirección general de Marruecos y Colonias.»

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levanta la sesión. Al margen, don Heriberto Durán.—Don Antonio R. Marbán.—Don Carlos Soujol.—Don Francisco Isarre.—Don Antonio Tayá.

Y para que conste, libro y firmo el presente en Barcelona, a 30 de octubre de 1926.—Francisco Isarre.—Rubricado.

Hay un sello en tinta que dice: «Africa Occidental, Sociedad Anónima».

#### Testimonio.

Don Pedro Tobar, Notario por oposición y Abogado de los Ilustres Colegios de Madrid, Doctor en Derecho, Ciencias sociales y Filosofía y Letras, con vecindad y residencia en esta villa y corte, Puerta del Sol, núm. 13.

Doy fe.—Que por don Antonio Tayá y Raich se me ha exhibido para testimoniar el siguiente documento:

#### Copia de escritura de venta.

Número 1.934.

En Barcelona, a 25 de agosto de 1926.

Ante mí, don Fernando Escrivá y Blasco, Abogado, Notario del Ilustre Colegio del territorio de la Audiencia de Barcelona, con residencia en la capital, comparecen don Antonio Tayá y Raich, del comercio, y don Antonio Rodríguez Marbán Molina, militar, ambos casados, mayores de veinticinco años de edad y vecinos de esta ciudad el primero, calle del Comercio, número 7, torre, y el segundo calle de Orteu, número 51, primero; que exhiben sus respectivas cédulas personales de la clase primera y novena, expedidas en esta localidad con fechas 8 de octubre y 13 de junio del año último bajo los números 101.177 y 983, accionando el señor Tayá como Gerente, en representación y uso de la firma de Hijos de José Tayá, Sociedad en Comandita, con domicilio legal en esta ciudad, constituida en su origen como colectiva mediante escritura autorizada por el Notario de esta residencia don Leopoldo Rodes y Campderá a 23 de marzo de 1909, inscrita en el Registro Mercantil de esta provincia en la hoja número 7.692, folio 134, tomo 76 del libro de Sociedades, inscripción primera; cual Compañía fué modificada, adoptándose la razón social antes indicada, en lugar de la de Hijos de José Tayá, bajo que giraba, y siendo socios colectivos don Ricardo y don Antonio Tayá y Raich, comanditarios los entonces menores doña Josefa, D.ª Joaquina y D.ª Rosa Tavá y Vila, hijos de D. José Tayá y Raich, con escritura autorizada por el nombrado Notario Sr. Rodes a 2 mayo de 1914, inscrita en el indicado Registro Mercantil en los citados hoja y tomo, folio 134 vuelto, inscripción 3.ª; asegurando el señor Tayá, aquí compareciente, que el término de duración de tal Sociedad comanditaria no finido aún; resultando al propio señor compareciente las facultades y atribuciones que usa, no sólo de lo estipulado en el pacto tercero de los continuados en la citada escritura de modificación que seguidamente se inscribirá, sino también del acuerdo obrante en el folio 7 del libro de actas de la Compañía, que me exhibe debidamente requisitado por el Juzgado municipal de turno con fecha 27 de noviembre de 1920, siendo dichos pactos tercero y acta en que consta el aludido acuerdo literalmente transcritos como sigue.

Tercero. La Gerencia y Administración de la Sociedad correrá a cargo indistintamente de los socios colectivos don Ricardo y don Antonio Tayá y Raich, cuyas atribuciones distribuirán entre ellos para el régimen interior de la casa, teniendo ambos indistintamente la plena representación de la Sociedad en juicio y fuera de él, con facultad de contratar, nombrar factores y otorgar poderes judiciales a favor de las personas que estimen convenientes. En la ciudad de Barcelona, a 19 de junio de 1926, reunidos los señores detallados al margen a instancia de don Antonio Tayá y Raich, Gerente de la Sociedad Hijos de José Tayá, Sociedad en Comandita, de la que formamos parte como socios comanditarios, debemos hacer constar que la interpretación de la escritura de 2 de mayo de 1914, con referencia a la autorización de la Gerencia para administrar y dirigir la Sociedad que se deriva del pacto tercero de dicha escritura, se dió con ella plena autorización para que pudieran vender toda clase de bienes que pertenecieran al activo, así muebles como inmuebles, y adquirirlos asimismo para la Sociedad si lo entendía el Gerente conveniente o necesario. Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión, extendiéndose la presente acta, que firman. Por li-



encia marital a su esposa doña Joaquina Tayá.—Joaquina T. de Margarit.—A. Margarit.—Josefa Tayá.—Por licencia marital a mi esposa doña Rosa Tayá.—Rosa Tayá de Espinos.—Andrés Espinos.—Antonio Tayá.—(Al margen) Antonio Tayá.—Joaquina Tayá.—Adrián Margarit.—Josefa Tayá.—Rosa Tayá.—Andrés Espinos. Y don Antonio Rodríguez Marbán Molina, en representación de la Sociedad Anónima «Africa Occidental, S. A.», domiciliada en Madrid, que asegura fué constituida por un término que no ha finado aún, mediante escritura autorizada por el Notario residente en Madrid don Federico Plana y Pellisa a 22 de agosto del año último, debidamente inscrita en el Registro Mercantil de aquella provincia, en la que, según afirma, se contienen los Estatutos por que se rige tal Compañía, y hallándose autorizado para lo que es objeto de esta escritura por el Consejo de Administración de dicha Sociedad, según resulta del certificado que me entrega y se unirá a esta matriz una vez reintegrado con el timbre correspondiente, protocolizándose con la misma y asegurando tener y teniendo, a mi juicio, la capacidad legal necesaria para el presente otorgamiento, dicen don Antonio Tayá y Raich, que tal como acciona vende a la Sociedad Anónima «Africa Occidental, Sociedad Anónima», representada en este acto por el otro compareciente don Antonio Rodríguez Marbán, los siguientes buques:

Primero. Un vapor llamado «Josefa Raich», antes «M. Arnús», con aparejo de pailebot y casco de acero, con la máxima clasificación, construido en el año 1894, por los señores Furness Wity y Compañía, con máquinas de triple expansión de fuerza 192-N-H-P, midiendo 314 pies de eslora desde la parte delantera de la roda debajo del bauprés, hasta el lado posterior de la parte superior del codaste; 41 pies 30 centímetros de manga mayor, tablazón afuera, y 23 pies 54 centímetros de puntal desde la superficie de la cubierta a la mitad del costado del buque hasta el suelo de la quilla; desplazando 2.946 toneladas en bruto y 2.139 toneladas en neto, cuyo distintivo en el Código Internacional de señales no puede precisarse.

Pertenece el referido buque a la Sociedad Hijos de José Tayá, Sociedad en Comandita, por título de venta que del mismo le otorgó la Compañía General de Tabacos de Filipinas, mediante escritura autorizada por el mencionado Notario don Leopoldo Rodés a 8 de marzo de 1917, por razón de la cual consta satisfecho el adeudo devengado al Tesoro público por el impuesto de Derechos reales y transmisión de bienes, según carta de pago número 3.088, de fecha 29 del propio mes de marzo, hallándose pendiente de inscripción en el Registro Mercantil de buques.

Segundo. Otro de vapor, movido a hélice, llamado «Teresa Tayá», y antes «P. de Sotolongo», con aparejo de goleta construido en Leith el año 1891, por los señores Romanges y Ferguson, y reconstruido de acero en Hong-Kong el año 1910, con cubierta y dos palos, que mide 62 metros 36 centímetros de eslora, ocho metros 53 centímetros de manga y seis metros 73 centímetros de puntal, desplazando 1.038 toneladas 24 centésimas en bruto y 525 toneladas 21 centésimas en neto, cuyo buque tiene las letras M. B. D. T. como distintivo en el Código Internacional de Señales.

Según una certificación del señor Registrador mercantil de esta provincia de fecha 24 del mes actual, que se tiene a la vista, el aludido buque se halla inscrito en el citado Registro al folio 175 del tomo séptimo de buques, hoja número 576, inscripción primera.

El repetido buque pertenece a la Sociedad vendedora por título de venta que del mismo le otorgue la Sociedad «Tabacalera Setmschij Company», y en su nombre don Cosme Churruca, mediante escritura autorizada por el referido Notario señor Rodés, a 20 de septiembre de 1916, por la que constan satisfechos los correspondientes derechos a la Hacienda por razón del impuesto de Derechos reales y transmisión de bienes.

Tercero. Otro vapor aparejado de pailebot, llamado «Príncipe de Asturias», antes «Iris», con una fuerza de máquinas indicada de 1.800 caballos, construido en Inglaterra, sin que conste el año de su construcción; es de acero, y mide 75 metros 80 centímetros de eslora, 10 metros 20 centímetros de manga y cinco metros 56 centímetros de puntal; desplaza 1.118 toneladas 48 centésimas en bruto, y 743 toneladas y 35 centésimas en neto.

Según la certificación antes aludida del señor Registrador mercantil, este buque se halla inscrito a favor de la Sociedad vendedora en dicho Registro al folio 115 del tomo séptimo de buques, hoja número 643, inscripción

primera, y le pertenece por compra al Almirante inglés, representado por W. C. Nicholson y A. E. M. Chalfiel, según carta de venta de fecha 27 de enero de 1920.

Que según afirma el señor Tayá, tal como acciona y bajo su estricta responsabilidad, los referidos buques no se hallan afectos a gravamen alguno, obligando a la Sociedad que representa, caso de aparecer cualquier carga, a obtener su cancelación a costa de aquéllas y con completa identidad de la entidad compradora.

Que esta venta se otorga con sujeción a los siguientes

#### PACTOS

Primero. Los referidos buques se entienden vendidos, con todo su aparejo, pertrechos, reservas e instrumentos náuticos, sin excepción.

Segundo. Todos los derechos y gastos que se devenguen y causen con el presente otorgamiento hasta la definitiva inscripción en la Comandancia de Marina y en el Registro Mercantil, como son honorarios del suscrito Notario, papel timbrado, impuesto de Derechos reales y transmisión de bienes, premio y nota de liquidación y derechos de Registro, serán de cargo de la Sociedad compradora.

Tercero. El señor Tayá, tal y como acciona, entiende transmitir con la presente a favor de la Sociedad compradora todos cuantos derechos corresponden a Hijos de José Tayá, S. en C., con relación a los buques vendidos, a fin e que «Africa Occidental, S. A.», pueda por sí sola o por medio de su legítimo representante proceder a la subsanación de cualesquiera defectos de que pudiera adolecer la presente escritura, a cual efecto la faculta desde ahora para otorgar, sin la intervención de la Compañía enajenante, las escrituras de aclaración, rectificación y ampliación de aquellas que fueren precisas y practicar cuanto conviniere para obtener la inscripción de este contrato en los Registros correspondientes, obligando por su parte a Hijos de José Tayá, S. en C., a realizar a sus costas cuanto procediere a los fines indicados y le fuere solicitado por la entidad compradora, así como a suscribir los escritos y documentos que fueren menester.

Que extrae y separa del dominio y poder de la Sociedad que representa los buques que vende, y los pasa y transfiere al de la Sociedad compradora, a quien promete entregar posesión real y efectiva de los mismos, facultándola para que por medio de su legítimo representante se la pueda tomar y retener, constituyendo en el interin a la Sociedad vendedora poseedora en nombre de aquélla y obligándola a estarle de firme y legal evicción y a hacerla valer y tener este contrato, con restitución y abono de daños, perjuicios y costas bajo la obligación personal limitada.

Que el precio de esta venta es la cantidad de *un millón quinientas mil pesetas*, que el don Antonio Tayá, tal como acciona, confiesa y reconoce haber recibido antes de ahora del representante de «Africa Occidental, S. A.», a su completa satisfacción, firmándole de la expresada suma la más eficaz carta de pago, con renuncia a la excepción «non numerata pecunia» y aplicando de dicho precio pesetas 800.000 al buque vendido en primer lugar; pesetas 300.000 al que lo ha sido en segundo, y 400.000 al que lo ha sido en tercero.—Don Antonio Rodríguez Marbán Molina.

Que acepta esta escritura con todos sus efectos, tal como se halla concebida, a utilidad de «Africa Occidental, Sociedad Anónima». Los señores comparecientes reconocen expresamente que en la reseña y descripción de los barcos expresados y en la redacción de esta escritura, el suscrito Notario se ha atendido a las instrucciones que le han facilitado los mismos otorgantes: por cuyo motivo éstos le liberan de toda la responsabilidad, que se asumen íntegramente, para el caso de que por deficiencias en la presente no pudiese inscribirse en los Registros correspondientes.

Y reconocido que por el suscrito Notario se les han dirigido las advertencias y hecho las reservas legales, así lo otorgan; siendo testigos don Joaquín Claramut y Seguí y don Isidoro Boix y Carreras, vecinos de esta ciudad, a quienes y a los otorgantes he leído íntegro este instrumento por haberlo así elegido, enterados del derecho que tienen para leerlo, por si de lo que del conocimiento de los propios señores otorgantes, que firman con los mencionados testigos, y de todo lo demás contenido en este instrumento público que va extendido en cuatro pliegos del timbre del Estado de la clase sexta, serie A, señalados los tres que a éste preceden con los números 64.576 y los dos siguientes en orden; yo el suscrito Nota-

rio doy fe.—Antonio Tayá.—Antonio R. Marbán.—Jon-  
quín Claramut.—Isidoro Boix.—Signado.—Fernando Es-  
crivá.—Rubricado.

Don Heriberto Durán y Calsapeu, como Presidente de  
«Africa Occidental, S. A.», y en ausencia del Secretario,  
don Francisco Isarre, certifica que con fecha 7 de agosto  
de 1926 se levantó un acta que firma don Francisco Isa-  
rre, don Antonio Rodríguez Marbán y don Heriberto Du-  
rán, cuyo tenor es el siguiente:

«Reunidos los Consejeros de «Africa Occidenta, S. A.»,  
detallados al margen, se autoriza a don Antonio R. Mar-  
bán para que en nombre de «Africa Occidental, S. A.»  
compre los buques, según contrato hecho en 10 de enero  
de 1926 entre la Casa Hijos de José Tayá, S. en C., y  
«Africa Occidental, S. A.». El pago de os buques ha de  
ser con bonos de «Africa Occidental, S. A.», haciendo uso  
de la facultad que del contrato citado se dimana de poder  
pagar «Africa Occidenta» en esta forma.

Y para que conste expido el presente en Barcelona, a  
23 de agosto de 1926.—H. Durán. Es primera copia, segun-  
da en orden, conforme con su original, que bajo el ex-  
presado número obra en mi protocolo corriente de escri-  
turas públicas a que me remito. Doy fe.—Requerido por  
don Antonio Tavá Raich, la libro a utilidad de Hijos de  
José Tayá, Soicidad en Comandita, en un pliego de la  
clase primera, serie A, número 6.738, y tres de la octa-  
va, serie A, número 679.706, y los dos siguientes en or-  
den, que signo, firmo y rubrico en Barcelona, a 26 de  
agosto de 1926.—Signado.—L. Fernando Escrivá.—Rubri-  
cado.

Lo inserto con acuerdo a la letra con el documento exhi-  
bido a que me remito y devuelvo, y para que conste ex-  
pido el presente testimonio en cuatro pliegos de papel  
timbrado común, el primero de la clase sexta, serie A,  
número 126.424, y los restantes de la octava, serie A, nú-  
meros 705.034 al 36, todos del mismo millar inclusive y  
correlativos, quedándome nota.

Madrid, 15 de noviembre de 1926.—Signado.—Pedro To-  
bar.—Rubricado.»

#### Testimonio.

Pedro Tobar, Notario por oposición y Abogado de los  
Ilustres Colegios de Madrid, Doctor en Derecho, Ciencias  
Sociales y Filosofía y Letras, con vecindad y residencia  
en esta villa y corte, Puerta del Sol, número 13.

Doy fe: Que por don Antonio Tavá y Raich se me exhi-  
ben para su testimonio los siguientes documentos:

#### Resguardo.

Deuda Amortizable 4 por 100. Tomo 15. Número 107.  
Número 272.099 de entrada. Número 109.140 de registro.  
Capital, pesetas 64.500.

#### GUIA GENERAL DE DEPOSITOS

Depósito necesario.

«Africa Occidental, S. A.», de su propiedad y para que  
sirva de garantía al Estado y como trámite para obtener  
la concesión de los servicios marítimos entre las Colonias  
de Africa Occidental, a disposición del excelentísimo se-  
ñor Director general de Marruecos y Colonias, ha entre-  
gado en el concepto expresado veintiséis títulos de Deu-  
da Amortizable 4 por 100, importantes sesenta y cuatro  
mil quinientas pesetas nominales, con cupón de primero  
de enero de mil novecientos veintisiete, emisión de prime-  
ro de julio de novecientos ocho, que serán devueltos con  
las formalidades reglamentarias.

Número de títulos.—Series.—Numeración de los títulos.  
Pesetas.—Céntimos.

Catorce A; 8.596, 12.107, 12.529 y 30, 13.131, 13.920, 29.216, 270, 33.441 y 42, 39.809 y 810 y 40.573 y 74	7.000
Siete B; 1.995, 999, 2.654, 3.460, 4.369, 4.707 y 708	17.500
Tres C; 462, 2.564, 6.590.	15.000
Dos D; 595 y 1.774	25.000
	64.500

De este resguardo, que va sin enmienda, deberá tomar  
razón la Tesorería-Contaduría, sin cuyo requisito no ten-  
drá fuerza ni valor alguno.

Madrid, 28 de octubre de 1926.—El Interventor, Francis-  
co J. Medina.—Rubricado.—El Tesorero-Contador.—Rubri-  
cado.—Firma ilegible.—Rubricado.—Son sesenta y cuatro  
mil quinientas pesetas.—Céntimos.—Sentado en Tesorería-  
Contaduría.—Casado.—Sentado en Caja.—J. Bernados.—  
Rubricado.

#### RECIBO

He recibido de la Sociedad Anónima «Africa Occidental»  
la cantidad de trescientas pesetas, que junto con la de  
sesenta y cuatro mil quinientas pesetas nominales depoi-  
sitadas en la Caja de Depósitos, según resguardo expe-  
dido en veintiocho de octubre último, número doscientos  
sesenta y dos mil noventa y nueve de entrada y ciento  
nueve mil ciento cuarenta de registro, suman la de sesen-  
ta y cuatro mil ochocientas pesetas, exigidas según con-  
trato como garantía del servicio de Correos Marítimos  
interinsulares de la Guinea española.

Madrid, seis de noviembre de mil novecientos veintiséis.  
El Tesorero de la Administración Central de Colonias,  
El Vizconde de Fefinanes.—Rubricado y sellado.—Son tres-  
cientas pesetas.

#### POLIZA

Póliza de Bolsa por operación al contado, con interven-  
ción de Agente de Cambio y Bolsa colegiado.

Bolsa de Madrid, a veintidós de octubre de mil nove-  
cientos veintiséis.  
Pesetas nominales 64.000 en Deuda Amortiza-  
ble al 4 por 100, que al cambio de 86 por 100,  
hacen pesetas efectivas..... 55.040,00  
Derechos de Agencia ..... 68,80  
Póliza ..... 12,00  
Total pesetas..... 55.120,80

El Agente de Cambio y Bolsa colegiado.—Firma ilegí-  
ble.—Rubricado y sellado.

Numeración: 13 serie A, números 8.596, 12.529, 30,  
13.131, 5.920, 29.216, 33.441 y 42, 29.270, 39.809 y 810,  
40.573, 4.

7 B; 1.995, 1.999, 2.654, 3.460, 4.369, 4.707, 708.

3 serie C, números 462, 2.564, 6.590.

2 D, números 595, 1.774.

El Oficial del Africa Occidental.—Firma ilegible.—Ru-  
bricado y sellado.—Póliza intransferible a favor del com-  
prador «Africa Occidental, S. A.», quien hará reconocer  
los títulos a que se refiere.—A cobrar del Banco Calamarte.

#### POLIZA

Póliza de Bolsa por operaciones al contado.—Por inter-  
vención de Agente de Cambio y Bolsa colegiado.

Bolsa de Madrid, a veinticinco de octubre de mil nove-  
cientos veintiséis.  
Pesetas nominales quinientas, en Deuda Amorti-  
zable 4 por 100, que al cambio de 83,50 por 100,  
hacen pesetas efectivas..... 427,50  
Derechos de Agencia ..... 1,00  
Póliza ..... 0,15  
Total pesetas..... 428,63

El Agente de Cambio y Bolsa colegiado.—Firma ilegí-  
ble.—Rubricado y sellado.—Numeración: 1 A, número  
12.107.

Póliza intransferible a favor del comprador «Africa  
Occidental, S. A.», quien hará reconocer los títulos a que  
se refiere. A cobrar del Banco Calamarte.

Lo inserto con acuerdo a la letra con los documentos exhi-  
bidos a que me remito y devuelvo.

Y para que conste expido el presente testimonio en dos  
pliegos de papel timbrado común: el primero de la clase  
sexta, serie A, número 126.375, y otro de la octava, se-  
rie A, número 706.841.

Madrid, 16 de noviembre de 1926.—Signado.—Pedro To-  
bar.—Rubricado.

#### Testimonio.

Don Federico Plana Pellisa, ex Diputado a Cortes, Abo-  
gado y Notario de los Ilustres Colegios de esta capital,  
de donde soy vecino.

Doy fe: Que don Antonio Tayá y Raich, mayor de edad,  
casado, del comercio, vecino de Barcelona, me exhibe,  
para testimoniar, los particulares del documento que,  
copiado a la letra, lize así:

«Número 1631.—En la villa y corte de Madrid, a 22 de  
agosto de 1925.

Ante mí: Don Federico Plana y Pellisa, ex Diputado a  
Cortes, Abogado y Notario de los Ilustres Colegios de  
esta capital, de donde soy vecino, comparecen:



Don Alvaro Valero y Martín, mayor de edad, soltero, periodista, vecino de esta corte, con domicilio en la calle de Calderón de la Barca, número 3, provisto de cédula personal de quinta clase, número 40.994, fecha 30 de junio del corriente año.

Y don Carlos Soujol Pons, mayor de edad, casado, del comercio, vecino de Barcelona, domiciliado en la calle de Petristscot, número 3, con cédula personal de séptima clase, número 57.881, de fecha 23 de junio del año último.

Y teniendo ambos comparecientes, a mi juicio, capacidad legal suficiente para el otorgamiento de la presente escritura de constitución de Sociedad, como antecedentes de la misma, manifiestan:

Primero. Que a los fines que luego seguirá han convenido constituir una Compañía mercantil anónima, que se registrará por las disposiciones legales vigentes, sin perjuicio y especialmente por lo que dispone en los siguientes

### ESTATUTOS

#### DENOMINACIÓN, OBJETO Y DOMICILIO DE LA SOCIEDAD

Artículo primero. Con la denominación de «Africa Occidental, S. A.» se constituye una Compañía anónima, que deberá registrarse por los presentes Estatutos, y en su defecto por lo que preceptúa el Código de Comercio vigente.

Artículo segundo. El objeto de la Compañía es el de la navegación y explotaciones forestales en el Africa Occidental, juntamente con toda clase de operaciones industriales y mercantiles que tengan relación con dicho negocio o que sean de lícito comercio.

Artículo tercero. El domicilio social de la Compañía se fija en Madrid, paseo de Recoletos, número 33; pero podrá extender sus operaciones a las localidades que se consideren convenientes, a cuyo fin se podrá nombrar agencias, sucursales o representaciones directas en número limitado.

Artículo cuarto. La duración de la Compañía será por tiempo de veinte años, a contar desde hoy, en que empiezan sus operaciones.

Así lo dicen y otorgan siendo testigos instrumentales sin excepción y no la tienen respecto a mí, el Notario, los señores don José López de Marmol y Galindo y don Angel García Sáenz, mayores de edad, casados, empleados y de esta vecindad.

Y enterados del derecho que la ley les concede para leer por sí este documento, lo renunciaron, y procedí por su acuerdo a su lectura íntegra, en cuyo contenido se ratifican los otorgantes y firman en unión de los expresados testigos.

De todo lo cual, del conocimiento, profesión y vecindad de los señores comparecientes, y de que la presente matriz queda extendida en tres pliegos de la clase octava, serie F, números 6.089.676 al 6.089.678, yo el Notario, doy fe.—A. Valero y Martín.—Carlos Soujol.—José López del M. Galindo.—A. García.—Signado: *Licenciado Federico Plana Pellisa* (rubricados).

Y para los otorgantes expido la presente primera copia en un pliego de papel timbrado de la clase cuarta, serie B, señalado con el número 520.581, y tres de la clase octava, serie F, números 6.089.698, 6.089.699 y 6.089.700, quedando su original, con el que concuerdan, en mi protocolo corriente y anotada esta saca.

Madrid, el mismo día de su otorgamiento.—Signado: *Licenciado Federico Plana Pellisa* (rubricado)ff.

Está el sello de mi Notaría.

Los particulares insertos concuerdan bien y fielmente con sus originales sobrantes en el documento exhibido de que doy fe y a que me remito, el cual devolví al señor exhibente. Y en su instancita expido este testimonio en un pliego de la clase sexta, serie A, número 126.768, y el presente de la clase octava, en Madrid, a 15 de noviembre de 1926.—Signado: *Licenciado Federico Plana Pellisa* (rubricado).

#### Certificación.

Don Francisco Isarre Bescós, Secretario de «Africa Occidental, S. A.». Certifico:

Que en el Consejo de esta Sociedad no hay ningún ex Ministro.

Y para que pueda surtir sus efectos de acuerdo con el Real decreto de 21 de octubre de 1923,

Expido el presente en Barcelona, a 15 de noviembre de 1926.—*Francisco Isarre* (rubricado).

#### Instancia.

Don Antonio Rodríguez Marbán, de esta vecindad,

obrando como Gerente de la Sociedad «Africa Occidental, S. A.», solicita de V. E. un certificado acreditando la propiedad y gravámenes a que pudieran estar afectos los buques siguientes:

Vapor «Príncipe de Asturias», de la matrícula de Barcelona, de construcción en Inglaterra, siendo su eslora 75,80 metros; manga, 10,20 metros; puntal, 5,56 metros; registro (bruto) desplazamiento, 1.108,48 toneladas; neto, 743,35.

Vapor «Teresa Tayá», de la matrícula de Barcelona, cuyas características son: eslora, 62,40 metros; manga, 8,44 metros; puntal, 4,50; registro bruto, 997,48 toneladas; neto, 600,30 toneladas.

Dios guarde a V. E. muchos años.—Barcelona, 29 de octubre de 1926.—*Antonio Rodríguez* (rubricado).

Excelentísimo señor Registrador de la Propiedad de Occidente, encargado del Registro Mercantil y de buques.

Don Bernardo Costilla y González, Registrador mercantil de esta provincia.

Certifico: Que en vista de la precedente instancia he examinado los antecedentes obrantes en el Registro de mi cargo, y de ellos resulta: Que los buques «Príncipe de Asturias» y «Teresa Tayá», de la matrícula de Barcelona, se hallan inscritos en este Registro a nombre de la Sociedad «Africa Occidental, S. A.», domiciliada en Madrid, a la que pertenecen libres de cargas por haberlos comprado y pagado ya su precio a la razón social Hijos de José Tayá, S. en C., en virtud de la escritura de compraventa otorgada el día 25 de agosto de 1926, ante don Fernando Escrivá Blasco, Notario de Barcelona; según todo ello así resulta en cuanto al buque «Príncipe de Asturias», de la inscripción segunda de la hoja número 643 duplicado, obrante al folio 105 del tomo octavo del libro de buques, y en cuanto al buque «Teresa Tayá», de la inscripción segunda de la hoja número 573 cuadruplicado, obrante al folio 110 del tomo octavo del libro de buques.

Y para que conste expido la presente en Barcelona, a 29 de octubre de 1926.—*Bernardo Costilla González*.—Hay un sello del Registro Mercantil y de Buques.

#### Certificación.

Don Eugenio Pasquín y Reynoso, Capitán de fragata de la Armada, Segundo Comandante de Marina de esta provincia y Jefe del Detall de la misma, de la que es Comandante el señor Capitán de Navío don José Cadarso y Ronquete.

Certifico: Que según consta en los asientos de los vapores «Príncipe de Asturias» y «Teresa Tayá», son propiedad de la entidad «Africa Occidental, S. A.», y no aparece que estén gravados por ningún concepto. Para que conste, y a petición de la expresada Sociedad, expido el presente en Barcelona, a 5 de noviembre de 1926.

V. B. José Cadarso.—Rubricado.—*Eugenio Pasquín*.—Rubricado.—Hay dos sellos en tinta de la Comandancia de Marina.

#### Certificación.

El que suscribe, don Francisco Isarre Bescós, Abogado del Ilustre Colegio de Barcelona, Comandante de Administración Militar, Comisario de Guerra, como Secretario de «Africa Occidental, S. A.».

Certifico: Que el Consejo de Administración, capital accionista y todos los funcionarios que componen la nombrada Sociedad «Africa Occidental, S. A.», son súbditos de nacionalidad española. Y para que así conste, expido el presente en Barcelona, a 6 de noviembre de 1926.—*Francisco Isarre*.—Rubricado.—Hay un sello de «Africa Occidental, S. A.».

Madrid, 13 de diciembre de 1926.

(De la Gaceta.)

## Sección del Personal

Excmo. Sr.: S. M. el Rey (a. D. g.) se ha servido disponer lo siguiente:

### Cuerpo Eclesiástico.

Se autoriza al Teniente Vicario de primera de la Armada D. Eladio Rosón Martín, en situación de excedente, para residir en Zamora, percibiendo sus haberes por la Habilitación de la Plana Mayor del Departamento del Ferrol.

15 de enero de 1927.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.

Sr. Capitán General del Departamento del Ferrol.  
Sr. Intendente General de Marina.  
Sr. Vicario General Castrense.

Se conceden dos meses de prórroga a la licencia por enfermo concedida por Real orden de 10 de noviembre último (D. O. núm. 256) al Capellán primero del Cuerpo Eclesiástico de la Armada D. Cipriano Tapia Hernández.

15 de enero de 1927.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.  
Sr. Almirante Jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte.  
Sr. Intendente General de Marina.  
Sr. Vicario General Castrense.

CORNEJO.

### Cuerpo de Condestables.

Excmo. Sr.: Por cumplir en 4 del entrante mes la edad reglamentaria para pasar a situación de reserva el Condestable mayor, graduado de Capitán de Artillería de la Armada, D. Francisco Ruiz García, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que en dicho día pase a la referida situación, quedando afecto al Departamento de Cartagena, por el que percibirá el haber pasivo con que lo clasifique el Consejo Supremo de Guerra y Marina.

Lo que de Real orden digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 15 de enero de 1927.

CORNEJO.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.  
Sr. Capitán General del Departamento de Cartagena.  
Sr. Intendente General de Marina.  
Sr. Ordenador General de Pagos de ese Ministerio.  
Sr. Interventor Central de Marina.

### Cuerpo de Maquinistas (2.ª Sección).

Se dispone embarquen en los cañoneros *Canalejas* y *Eduardo Dato*, respectivamente, los primeros Maquinistas D. Ramón Rosell Cantalapiedra y D. Manuel Cuenca Riobó.

15 de enero de 1927.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.  
Sr. Capitán General del Departamento del Ferrol.  
Sr. Capitán General del Departamento de Cartagena.

CORNEJO.

Excmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto en el Real decreto de 30 de octubre de 1922, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que el personal de Maquinistas que a continuación se relaciona preste el examen de suficiencia para el ascenso en la forma que previene dicho Real decreto, para lo cual los Capitanes Generales de los Departamentos. Comandante General de la Escuadra de Instrucción y General Jefe de las Fuerzas Navales del Norte de África nombrarán las respectivas Juntas examinadoras, conforme a lo prevenido por Real orden circular de 13 de noviembre de 1922, remitiendo a este Centro las correspondientes actas de examen.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 15 de enero de 1927.

CORNEJO.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.  
Sres. Capitanes Generales de los Departamentos del Ferrol y Cádiz.

Sr. Comandante General de la Escuadra de Instrucción.  
Sr. General Jefe de las Fuerzas Navales del Norte de África.

### RELACION DE REFERENCIA

#### *Segundos Maquinistas.*

D. José Fontán Posse.  
D. Víctor Abeal López.  
D. José Casais Corral.  
D. Eduardo Antelo Gómez.  
D. Juan Antonio Vázquez Pérez.  
D. José López Travieso.

Excmo. Sr.: Visto el expediente incoado por instancia del tercer Maquinista D. Francisco García Díaz, en solicitud de un mes de prórroga a la licencia de cuatro meses que por enfermo le fué concedida para El Ferrol y El Escorial, S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por la Sección del Personal de este Ministerio, se ha servido disponer que el referido Maquinista pase a la situación de reemplazo por enfermo, con arreglo al artículo 4.º del vigente Reglamento, y que desembarque de la Escuadra de Instrucción para el Departamento del Ferrol.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 15 de enero de 1927.

CORNEJO.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.  
Sr. Capitán General del Departamento del Ferrol.  
Sr. Comandante General de la Escuadra de Instrucción.  
Sr. Intendente General de Marina.  
Sr. Ordenador General de Pagos de este Ministerio.  
Sr. Interventor Central de Marina.

### Cuerpo de Celadores de puerto.

Por cumplir en 2 del entrante mes la edad reglamentaria para ello, se dispone que en dicha fecha cause baja en la Armada el Celador de puerto de primera clase don Diego Jerez Tejerina, con el haber pasivo con que lo clasifique el Consejo Supremo de Guerra y Marina.

15 de enero de 1927.

Sr. General Jefe de la Sección del Material.  
Sr. Capitán General del Departamento del Ferrol.  
Sr. Intendente General de Marina.  
Sr. Ordenador General de Pagos de este Ministerio.  
Sr. Interventor Central de Marina.

CORNEJO.

### Taquígrafos-mecanógrafos.

Excmo. Sr.: Dada cuenta de la instancia del Taquígrafo-mecanógrafo de la Escuela de Guerra Naval D. Alejandro Elías Ponciano Pavo, en la cual suplica se le admita la renuncia a la plaza por tener que dedicarse a asuntos particulares, S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por la Sección del Personal de este Ministerio, ha tenido a bien disponer que desde esta fecha sea dado de baja en la mencionada plaza.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 15 de enero de 1927.

CORNEJO.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.  
Sr. Intendente General de Marina.  
Sr. Interventor Central de Marina.  
Sr. Director de la Escuela de Guerra Naval.



### Academias y Escuelas.

Excmo. Sr.: Dada cuenta del escrito de 26 de noviembre último del Comandante General de la Escuadra de Instrucción cursando instancia del Auxiliar segundo de Oficinas de Marina D. José Martínez Aznar, con destino en el crucero *Reina Victoria Eugenia*, que solicita ser nombrado auxiliar de instrucción primaria del buque de su destino, en relevo del segundo Condestable que lo desempeña, D. Francisco Rodríguez Pérez, fundamentando su petición en lo dispuesto en la Real orden de 21 de septiembre de 1900 (C. L. pág. 573) y en el párrafo 2.º del artículo 15 del Reglamento del Cuerpo de Auxiliares de Oficinas de Marina aprobado por Real decreto de 16 de marzo de 1916, S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por la Sección del Personal y Asesoría General de este Ministerio, y de acuerdo con la Junta Superior de la Armada, se ha servido disponer de un modo general que en los buques y dependencias en que se hallen establecidas escuelas de analfabetos con arreglo a lo que determinan las Reales órdenes de 19 de junio y 1.º de septiembre últimos (Ds. Os. números 137 y 203), desempeñarán las plazas de auxiliares de instrucción primaria los individuos del Cuerpo de Auxiliares de Oficinas de Marina destinados en ellos, y solamente en el caso de que el número de analfabetos lo requiera y no haya el suficiente personal del Cuerpo citado, conforme a lo dispuesto en la Real orden de 7 de mayo de 1924 (D. O. número 109), podrá proponerse el nombramiento con carácter provisional de individuos de otros cuerpos subalternos.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 8 de enero de 1927.

CORNEJO.

Sr. Comandante General de la Escuadra de Instrucción. Señores....

## Sección del Material

### Inspección Central del Tiro Naval.

Excmo. Sr.: Habiendo demostrado su aptitud en el curso que han verificado con arreglo a lo dispuesto en las Reales órdenes de 22 de julio último (D. O. núm. 163, páginas 1.286 y 1.287) los Capitanes de Corbeta D. Pedro Fontenla y Maristany y D. Teodoro Leste y Brandáriz; el Teniente de Navío D. Juan Ramos Izquierdo y Roig, y el Alférez de Navío D. Daniel Novás Torrente, Su Majestad el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por la Sección del Material, se ha servido disponer se expida a dichos Alumnos el certificado de aptitud de la especialidad en Artillería y Tiro naval, con todos los derechos y ventajas que las disposiciones vigentes conceden a dicha especialidad.

Lo que de Real orden digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 31 de diciembre de 1926.

CORNEJO.

Sr. General Jefe de la Sección del Material.  
Sr. General Jefe de la Sección del Personal.  
Señores....

### Material y Pertrechos navales.

Excmo. Sr.: Visto el escrito del Comandante General del Arsenal de Cartagena, núm. 8.349, de 23 de noviembre último, con el que remite por duplicado inventario del tren de gragado *Titán*, compuesto de la draga *Titán* y de los gánguiles núms. 1 y 2, para su aprobación corres-

pondiente, S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con lo informado por la Sección del Material, ha tenido a bien aprobar el citado inventario.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 7 de enero de 1927.

CORNEJO.

Sr. General Jefe de la Sección del Material.  
Sr. Comandante General del Arsenal de Cartagena.

## Intendencia General

### Clases Pasivas.

Excmo. Sr.: Vista la Real orden de 28 de diciembre último, remitiendo a este Ministerio de Marina las instrucciones que, a propuesta de la Comisión nombrada para la redacción del Reglamento de Clases pasivas y en cumplimiento de lo prevenido en el punto 11 de la Real orden del Ministerio de Hacienda de 11 del antes citado mes, han de seguir en nuestro Ramo, S. M. el Rey (que Dios guarde), de conformidad con lo informado por la Intendencia General, se ha servido aprobarlas y disponer su cumplimiento, a cuyo fin se publicarán a continuación.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 8 de enero de 1927.

CORNEJO.

Sr. Intendente General de Marina.

Sr. Ordenador General de Pagos de este M.

Sr. Interventor Central de Marina.

Sres. Capitanes Generales de los Departamentos del Ferrol, Cádiz y Cartagena.

Sr. Comandante General de la Escuadra de Instrucción.

Sr. General Jefe de las Fuerzas Navales del Norte de África.

Sr. Director General de Navegación.

Sr. Director General de Pesca.

Señores....

*Reglas para la práctica, ingreso en el Tesoro y justificación de los descuentos que deben practicarse a los Jefes, Oficiales y asimilados o equiparados de la Armada y de los que tengan esta consideración (art. 33 del Estatuto) ingresados después de 1.º de enero de 1919 y a los Suboficiales y Sargentos y asimilados o equiparados (artículos 34 y 35) ingresados después de 1.º de enero de 1927, toda vez que los ingresados antes de esta fecha están comprendidos, según el art. 2.º transitorio del Estatuto, dentro del título 1.º del mismo.*

1.ª En el margen izquierdo de las nóminas se abrirá una columna con el epígrafe de "Descuentos para haberes pasivos máximos", en la que se consignarán los que se practiquen por dicho concepto; justificándose las altas de los que deseen adquirir derecho a los expresados haberes pasivos máximos con un oficio que, noticiando dicho extremo, debe pasar al Habilitado el Jefe que reciba la instancia.

2.ª Las cantidades que figuren en la columna de referencia serán totalizadas y su importe se consignará en rojo al final de la primera parte de la nómina en las columnas del íntegro y líquido, de cuyos importes respectivos se deducirá aquél; haciendo lo mismo en la segunda parte, pero con aplicación a los capítulos y artículos a que correspondan los sueldos de los acogidos al régimen.

3.ª Cada Habilitación expedirá y mirará a la nómina certificación duplicada expresiva del personal acogido al régimen, con especificación en segunda hoja de las cantida-

des descontadas a cada uno. Este documento será comprobado y autorizado en igual forma y por los mismos funcionarios que fiscalicen la nómina.

4.<sup>a</sup> Con la base de dichas certificaciones, y con ellas por justificantes, expedirá el Interventor Central del Ministerio y los Interventores de las capitales de los Departamentos certificado, también duplicado, en el que se expresarán en segunda hoja las cantidades descontadas a cada buque o dependencia que en él se comprendan.

5.<sup>a</sup> Estos certificados totales, con sus justificantes respectivos, serán remitidos a la Organización de Pagos correspondiente, la cual, con uno de ellos por justificante, expedirá libramiento por formalización, aplicando el ingreso a "Diferentes derechos del Estado" de la Sección 4.<sup>a</sup> del Presupuesto de ingresos, bajo el concepto de "Ingresos para mejorar las pensiones mínimas de los empleados civiles y militares", remitiendo el otro, con la carta de pago justificativa de su ingreso en el Tesoro, a la Intendencia General, no sólo para los efectos de estadística, sino para que en la forma que se considere más acertada, y mediante las debidas anotaciones, pueda conocerse, en un momento dado, la cantidad descontada a cada interesado.

6.<sup>a</sup> Al cambiar de Habilitación un acogido al régimen, se hará constar en el cese de haberes que se le expida cuál fué el último descuento que se le practicó.

7.<sup>a</sup> El Habilitado que practique el descuento de la primera cuota de un acogido al régimen diligenciará, con notas expresivas de ello, el Real despacho, título, patente, nombramiento o traslado de la Real orden correspondiente al destino o servicio que desempeñe el interesado.

Caso de que no lo tenga en su poder, se le diligenciará por el que sea su Habilitado en la fecha en que lo reciba.

8.<sup>a</sup> Al ascender un acogido al régimen de que se trata procederá el Habilitado a diligenciar el nuevo título o nombramiento lo mismo que el primero, tan pronto sea recibido por el interesado.

9.<sup>a</sup> De las notas que se consignen en los títulos, patentes, etc., deberá darse noticia por el Habilitado al Jefe del Negociado u oficina donde radique el expediente personal del interesado.

10. Al personal que por alguna de las causas indicadas en las reglas 8.<sup>a</sup>, 9.<sup>a</sup> y 10 de la Real orden de 11 del actual no haya podido acogerse al régimen hasta después de la revista de 1.<sup>o</sup> de enero próximo, y que por dicha razón deba contribuir con el descuento del 1 por 100 a que se refiere la regla 8.<sup>a</sup>, se le practicará éste, consignando en el asiento correspondiente de la nómina nota expresiva en forma que aparezca la deuda anterior, lo descontado y la deuda para el mes siguiente, dato este último que deberá ser consignado en el cese de haberes, caso de cambiar de Habilitación antes de extinguir el débito que tenga por este concepto.

11. Esto mismo se practicará con el personal ingresado en el servicio después de 1.<sup>o</sup> de enero próximo que por cualquier motivo debidamente justificado se acoja al régimen después de la primera revista pasada en su destino y de haber percibido el primer sueldo correspondiente a su empleo o clase.

12. Si algún acogido al beneficio desistiese de continuar en él, promoverá instancia, que formulará y tramitará en igual forma que la petición, anotándose en la nómina y en el título o nombramiento, y pasando la correspondiente noticia al Jefe del Negociado u oficina en que radique el expediente personal del interesado.

13. A los efectos de petición de ingreso en el régimen de pensiones máximas, los Jefes y Oficiales, clases de tropa o sus asimilados que se hallaren en situación de disponibles o reemplazo o excedentes dirigirán sus

instancias al Jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte, o Capitán General del Departamento a que se hallen afectos, con el fin de que dicha Autoridad le dé el curso previsto en el apartado 1.<sup>o</sup> de la Real orden de la Presidencia del Consejo de Ministros inserta en el DIARIO OFICIAL de este Ministerio núm. 281 de 14 del actual.

14. Al ser baja en el servicio activo un acogido al régimen de haberes pasivos máximos se hará constar el último descuento que por este concepto se le practicó en el certificado que para unir al expediente de pase a la reserva o retiro expida la Intervención que fiscalice las nóminas pertenecientes al buque o dependencia de su último destino, expresando el sueldo o sueldos que con arreglo al artículo 25 del Estatuto deben servir de regulador para su clasificación.

La circunstancia de hallarse el interesado al corriente de sus cuotas se justificará con certificado, que se unirá a la anterior y que deberá expedir el Jefe que se designe para realizar el servicio a que se refiere la última parte de la 5.<sup>a</sup> de estas reglas.

*Modelo de solicitud interesando acogerse a los beneficios de los haberes pasivos máximos.*

Don ..... (empleo o clase), de dotación en.....  
..... (nombre del buque), a V. S. respetuosamente expone: Que creyéndose comprendido entre el personal que con arreglo al título II del Estatuto de Clases pasivas del Estado, aprobado por Real decreto de 22 de octubre último, tiene derecho a pensión o haber de retiro, y desearlo adquirir el correspondiente al haber pasivo máximo que en su día pueda alcanzar.

Suplica a V. S. tenga a bien ordenar lo conveniente a fin de que, con sujeción a lo prevenido en las reglas 1.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> de las dictadas por Real orden de 11 del actual, me sea descontada la cuota mensual suplementaria del 5 por 100 del sueldo íntegro que se me acredita en nómina.

Gracia que espera alcanzar de la rectitud de V. S. cuya vida guarde Dios muchos años.

(Lugar y fecha.)

—=0=—

## Dirección General de Navegación

### Escuelas de Náutica

Excmo. Sr.: De conformidad con lo propuesto por la Dirección General de Navegación, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido nombrar Director de la Escuela Náutica de Barcelona al Profesor numerario de la misma D. Ramón Bullón y Fernández; debiendo cesar en el referido cargo el Profesor numerario D. Emilio Solá Bauló, que actualmente lo desempeña.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 7 de enero de 1927.

CORNEJO.

Sr. Director General de Navegación.

Sr. Director de la Escuela Náutica de Barcelona.

Señores...

—=0=—

Excmo. Sr.: Vista la instancia elevada por D. Joaquín Aliaga Romagosa, Profesor especial de Inglés en propiedad de la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona, en la que solicita un mes de licencia por enfermo para atender al restablecimiento de su salud, y justificado debidamente, a tenor de lo dispuesto en el art. 112 del Reglamento para el régimen y gobierno de las Escuelas Náuticas de 7 de febrero de 1925, los extremos que en la misma se exponen, S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con lo propuesto por la Dirección General de Navegación, se ha servido



conceder la licencia solicitada; debiendo el interesado al transcurrir el mes desde la fecha de esta disposición efectuar su presentación en la Escuela de Náutica de Barcelona.

Lo que de Real orden digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 7 de enero de 1927.

CORNEJO.

Sr. Director General de Navegación.  
Sr. Intendente General de Marina.  
Sr. Ordenador General de Pagos de este Ministerio.  
Sr. Interventor Central de Marina.  
Sr. Director de la Escuela Náutica de Barcelona.  
Señores...

### Navegación.

Excmo. Sr.: Vista la instancia de la Compañía Transatlántica, concesionaria de los servicios de comunicaciones marítimas comprendidos en el cuadro B de la ley de 14 de junio de 1909, en la que pide le sean abonadas *dos millones trescientas cincuenta y ocho mil setecientas sesenta y cuatro pesetas setena y seis céntimos* (2.358.764,76) importe de la dozava parte íntegra de la subvención correspondiente al mes de enero de 1927;

Visto el contrato celebrado por el Estado con la citada Compañía en 1.º de junio de 1910 sobre comunicaciones marítimas y las modificaciones al mismo efectuadas con arreglo al Real decreto de 14 de febrero de 1922, decreto-ley de 6 de abril de 1925 y otras modificaciones posteriores;

Vistas las Reales órdenes de 27 de mayo de 1912 del Ministerio de Fomento y 29 de mayo de 1925 del Ministerio de Marina (D. O. núm. 126) referente al plazo y forma concedido al contratista para justificar los servicios que se le abonen;

Vista la ley de 1.º de julio de 1911 en su artículo 67, referente a quién debe ordenar los gastos de cada Departamento ministerial;

Vista la vigente ley de presupuestos, que consigna crédito expreso suficiente para abonar los gastos de que se trata,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer, de acuerdo con lo informado por la Dirección general de Navegación:

Primero. Que se abone a la Compañía Transatlántica la cantidad de *dos millones trescientas treinta mil cuatrocientas cincuenta y nueve pesetas cincuenta y ocho céntimos* (2.330.459,58), importe líquido de la dozava parte de la subvención correspondiente al mes de enero actual.

Segundo. Que la referida cantidad debe afectar al capítulo 2.º, artículo 2.º, del vigente presupuesto del Ministerio de Marina; y

Tercero. Que la Compañía Transatlántica queda obligada a justificar los servicios presentando los correspondientes justificantes de haber realizado durante el mes de enero todos los viajes y combinaciones convenidos en la forma que determina la Real orden de 29 de mayo de 1925, bajo las responsabilidades a que haya lugar.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 14 de enero de 1927.

CORNEJO.

Sr. Director General de Navegación.  
Sr. Intendente General de Marina.  
Sr. Ordenador General de Pagos de este Ministerio.  
Sr. Interventor Central de Marina.

Excmo. Sr.: Vista la instancia de la Compañía Tras-

mediterránea, de Barcelona, concesionaria de los servicios de comunicaciones marítimas comprendidos en el cuadro C, anexo al artículo 17 de la ley de 14 de junio de 1909, en súplica de que se le abonen *ochocientas treinta y seis mil quinientas ochenta y seis pesetas sesenta y seis céntimos* (836.586,66), como dozava parte íntegra de la subvención correspondiente al mes de enero de 1927;

Visto el contrato celebrado por el Estado con la citada Compañía en 11 de abril de 1921;

Vista la Real orden de 8 de agosto de 1924 (D. O. número 180) sobre plazo, forma y penalidades referentes a la justificación de los servicios mencionados;

Vista la vigente ley de 1.º de julio de 1911 en su artículo 67, referente a quién debe ordenar los gastos de cada Departamento ministerial;

Vista la vigente ley de presupuestos, que consigna crédito suficiente para abonar los gastos de que trata,

Su Majestad el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer, de acuerdo con lo informado por la Dirección General de Navegación:

Primero. Que se abone a la Compañía Trasméditerránea la cantidad de *ochocientas veintiséis mil quinientas cuarenta y siete pesetas sesenta y tres céntimos* (826.547,63), importe líquido de la dozava parte de la subvención mensual correspondiente al mes de enero de 1927.

Segundo. Que la referida cantidad debe afectar al capítulo 2.º, artículo 2.º, del vigente presupuesto del Ministerio de Marina; y

Tercero. Que la Compañía Trasméditerránea queda obligada a justificar los servicios que se le abonan en el plazo y forma que determina la Real orden de 8 de agosto de 1924, bajo las responsabilidades a que halla lugar.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 14 de enero de 1927.

CORNEJO

Sr. Director General de Navegación.  
Sr. Intendente General de Marina.  
Sr. Ordenador General de Pagos de este Ministerio.  
Sr. Interventor Central de Marina.

## Asesoría General

### Asesores de provincia.

Excmo. Sr.: Como resultado del concurso celebrado para la provisión del cargo de Asesor de la Comandancia de Marina de la provincia de Menorca, S. M. el Rey (que Dios guarde), de acuerdo con lo propuesto por el Capitán General del Departamento de Cartagena y lo informado por esa Asesoría General, y visto lo que preceptúa la disposición transitoria del vigente Reglamento orgánico del Cuerpo Jurídico de la Armada, ha tenido a bien nombrar para el desempeño interino del expresado cargo al único solicitante abogado, D. José Gramunt y Subiela, quien reúne, según ha justificado debidamente, las condiciones exigidas por los artículos 25 y 26 del Reglamento del expresado Cuerpo aprobado por Real decreto de 17 de noviembre de 1886.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 17 de enero de 1927.

CORNEJO.

Sr. Asesor General de este Ministerio.  
Sr. Capitán General del Departamento de Cartagena.

# Estado Mayor Central

## Auxilio a Autores de Obras.

Excmo. Sr.: Dada cuenta de la instancia del Teniente de Navío D. Juan Navarro Dagnino, en súplica de que se le conceda auxilio por los gastos que le ha ocasionado la impresión de su obra, traducida del italiano, titulada *Arte Naval*, declarada de texto en la Escuela Naval Militar por Real orden de 1.º de mayo de 1926 (D. O. número 104), S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por la Intendencia General, Asesoría General y el Estado Mayor Central, y con lo consultado por la Junta Superior de la Armada, ha tenido a bien disponer que, considerando a la obra de referencia comprendida en el inciso a), de *mérito revelante*, de la regla 4.ª de la Real orden de 5 de diciembre de 1922, se conceda el auxilio de cuatro mil pesetas (4.000), cantidad que se abonará con cargo al capítulo 13, artículo 4.º, subconcepto "Auxilios para autores de obras", del vigente presupuesto, debiendo el autor entregar diez ejemplares en la *Revista General de Marina* para su reparto a las bibliotecas del Ramo.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 10 de enero de 1927.

CORNEJO.

Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor Central de la Armada.

Sr. Presidente de la Junta Superior de la Armada.

Sr. Capitán General del Departamento del Ferrol.

Sr. Intendente General de Marina.

Sr. Interventor Central de Marina.

Señores...

*Circular.*—Excmo. Sr.: Dada cuenta de la instancia elevada por el Teniente Coronel de Infantería D. Francisco Adán Cañizal, con domicilio en Valencia, calle del Mar, 49, 3.º, presentando la obra, de que es autor, titulada *Ciudadanía*, en colaboración con el Comandante don Antonio Tarrasa, S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por el Estado Mayor Central, ha tenido a bien disponer se recomiende la adquisición de ejemplares de la citada obra a los buques, escuelas y bibliotecas de la Armada dado el carácter esencialmente educativo de dicho libro.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 14 de enero de 1927.

CORNEJO.

Señores...

## Anuncio de subasta

INTENDENCIA GENERAL

Negociado 1.º

Para la adquisición de tres mil quinientas toneladas de *fuel oil*, mezcla Almirantazgo (petróleo denso), y cien toneladas de Diessel oil, con destino a la Base naval de La Graña, buques de la escuadra y crucero *Príncipe Alfonso*, se celebrará en este Ministerio un concurso de proposiciones libres con sujeción a lo dispuesto en el Real decreto de 7 de agosto de 1925 (D. O. núm. 176) y en la forma determinada en las reglas aprobadas por Real orden de 18 de agosto del mismo año, publicadas en igual DIARIO OFICIAL núm. 185, de 21 del propio mes y año.

El combustible tendrá que reunir las condiciones facultativas determinadas en la Real orden de 7 de septiembre de 1923, insertas en el susodicho DIARIO OFICIAL mero 204, de 13 de este mismo mes y año.

Las proposiciones para tomar parte en este concurso se admitirán, en horas hábiles de oficina, en el Negociado primero de la Intendencia General de este Ministerio, durante el plazo de diez días, a contar desde la fecha de la *Gaceta de Madrid*, DIARIO OFICIAL del Ministerio de Marina o *Boletín Oficial* de la provincia de La Coruña que inserte en último término este anuncio. Estas proposiciones serán enteramente libres, sin sujeción a modelo; estarán extendidas en papel sellado de una peseta veinte céntimos (clase octava), y en ellas se expresará de un modo claro y preciso:

a) Precio de la tonelada del combustible, en la inteligencia de que la entrega del mismo deberá hacerse en el puerto y Arsenal del Ferrol, repartido en las proporciones que se dirán, entre la Base naval, buques de la escuadra y nuevo crucero *Príncipe Alfonso*.

b) Plazo para la total entrega del mismo, teniéndose en cuenta que las ofertas han de hacerse por la totalidad del combustible que comprende este suministro, y en el bien entendido que los plazos han de reducirse todo lo posible, con el fin de que la Marina reciba dicho combustible, a lo más tardar, el 28 de febrero próximo.

c) Aceptación de las reglas establecidas para la adquisición, por concurso, de combustible, de que se deja hecha referencia.

Al mismo tiempo que la proposición, pero fuera del sobre cerrado que la contenga, entregará cada licitador, después de exhibir su cédula personal, un documento que acredite haber impuesto en la Caja General de Depósitos, o en las sucursales de la misma en provincias, en metálico o en valores admisibles por la ley, o en la Habilitación general de este Ministerio, en metálico solamente, para poder tomar parte en este concurso y para que sirva como fianza definitiva del licitador a quien se adjudique el servicio, la cantidad de *veintisiete mil quinientas pesetas* (27.500).

El adjudicatario de este servicio tendrá que satisfacer el impuesto de pagos del Estado de una peseta treinta céntimos por ciento (1,30 pesetas por 100), sobre las cantidades que se libren por importe del suministro, los derechos Reales del servicio y de la fianza y el importe del timbre del Estado correspondiente al convenio, como asimismo el importe de los anuncios del concurso, publicados en la *Gaceta de Madrid*, DIARIO OFICIAL del Ministerio de Marina y *Boletín Oficial* de la provincia de La Coruña, cuyo pago justificará con la presentación de los correspondientes recibos.

Lo que se hace público por medio del presente anuncio, para conocimiento de los que deseen acudir al concurso de que se trata.

Madrid, 18 de enero de 1927.—El Jefe del Negociado primero, Manuel Alonso.

## RECTIFICACION

En la Real orden de 24 de diciembre del año próximo pasado, publicada en el DIARIO OFICIAL núm. 6, del año actual, páginas 75 y 76, fijando distancias para el percibo de primas a la navegación, se ha padecido el siguiente error material:

En el párrafo señalado con el número 21, líneas 23 y 24 de la segunda columna de la página 75, se dice:

21.—De todos los puertos a Oslebshausen (río Wetancias que a Mazarrón), debiendo decir:

21.—De todos los puertos a La Calera, las mismas distancias que a Mazarrón. En cuyo sentido se entenderá rectificada dicha Soberana disposición.

Madrid, 18 de enero de 1927.—El Director del DIARIO OFICIAL, Eduardo Verdía.